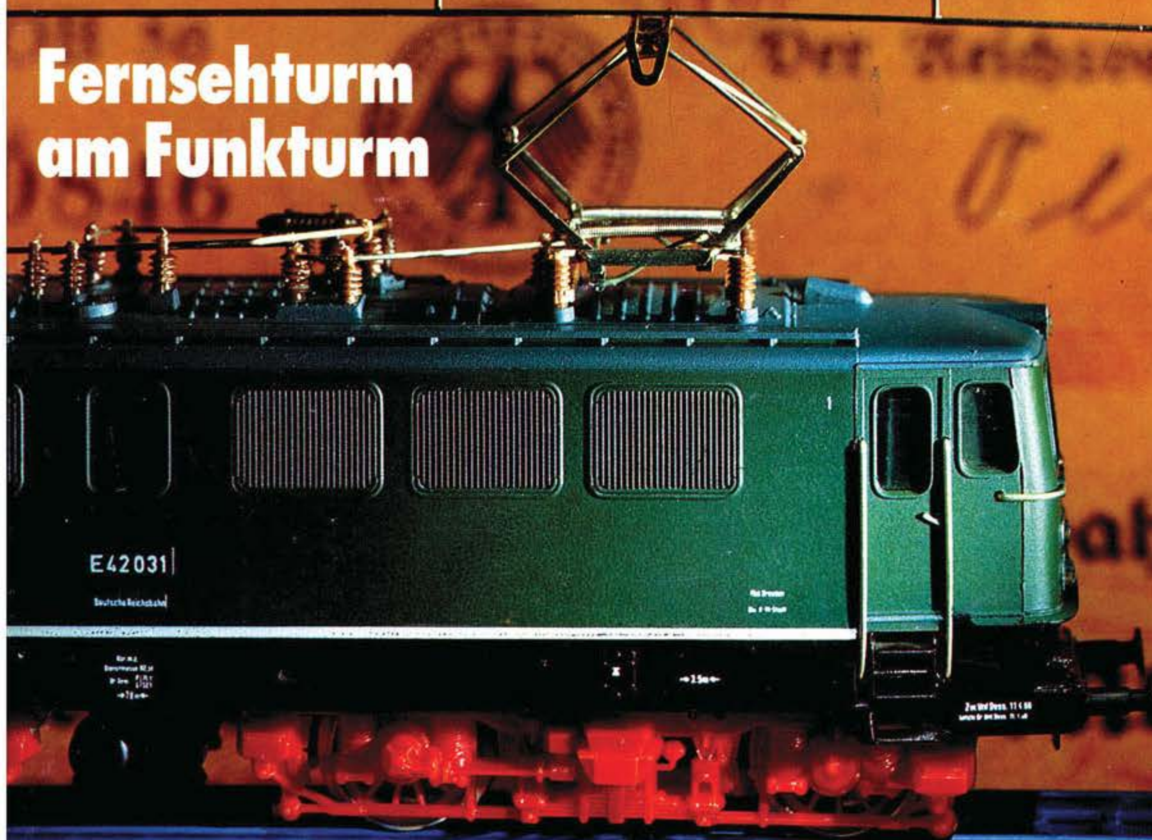
Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 1/92 DM 3,00
2A 11059 E
hfl 4,00 · öS 25 · SFr 3,00

Bankrott-Meile

Fernsehturm am Funkturm



Deutsches Museum

Grenzschicksal



WIEDER MIT MEB-FAHRZEUG LEXIKON

WIKING®

MERCEDES SL





1957–1970: **25** Mercedes-Benz 190 SL Cabriolet





1962–1969: **23c** Mercedes-Benz 300 SL Cabriolet





1965–1978: **14b / 142** Mercedes-Benz 230 SL / 250 SL



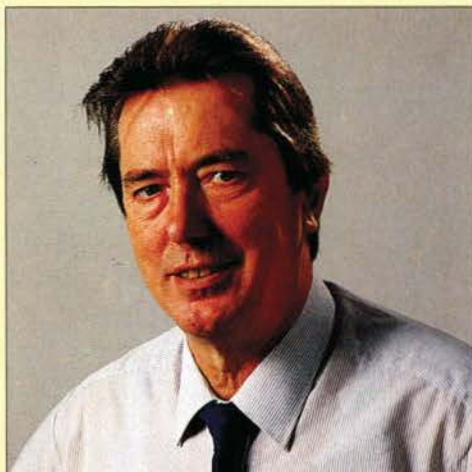



Neuheit 1991: **834** 01 Mercedes-Benz 300 SL Roadster

Von den drei bisher erschienenen offenen Mercedes SL-Modellen haben wir den MB 300 SL aus neuen Formen wiedererstehen lassen. Gegenüber dem Modell aus den sechziger Jahren weist unsere Neuheit '91 viele interessante Detail-Lösungen auf; angefangen bei den verchromten Stoßstangen bis hin zur problemlos aufklappbaren Motorhaube.

Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG
Industriestraße 1–3, 1000 Berlin 42

Liebe Leser,



das neue Jahr ist erst wenige Tage alt, guter Grund, Ihnen noch einmal beste Gesundheit und Erfolg zu wünschen. Letzteren haben wir wohl alle bitter nötig, denn vielen neuen Bundesbürgern haben die rückliegenden zwölf Monate manche Eingewöhnungsschwierigkeit in die alte Gesellschaftsordnung gebracht. Es ist halt nicht alles Gold, was glänzt. Möge Ihnen insbesondere der Arbeitsplatz erhalten bleiben oder ein neuer wiedergegeben werden.

Das Jahr 1991 endete für die Mitarbeiter der Redaktion mit einem Gefühl warmer Dankbarkeit. Es ist bewegend zu erleben, mit wieviel Solidarität Modelleisenbahner und deren Familien aus Deutschland, Österreich und der Schweiz Anteil nehmen am Schicksal der behinderten Kinder von Sumy. Aus technische Gründen mußten wir diese Ausgabe bereits Mitte Dezember drucken. So reicht unsere Bilanz nur bis zum 10. Dezember, und zu diesem Termin sind bei uns sage und schreibe 195 Pakete, 48 Briefe und über 800,- Mark als Geschenke abgegeben worden, dazu zahlreiche Kleiderspenden. Diese veranlaßten uns, auch in unserem Verlag Eltern großgewordener Kinder zu bitten, in die Schränke zu schauen. Es war ein Erfolg.

Ich hoffe, im nächsten Heft mitteilen zu können, wie wir die Sachen in Sumy übergeben haben. Was wir nicht können, ist, eine Namensliste aller Spender zu veröffentlichen, schon deshalb nicht, weil viele Geber ungenannt bleiben möchten.

Das neue Jahr begann für die Redaktion nicht nur mit dem Umzug von Berlin-Mitte in die Borkumstraße 2 nach Pankow, sondern wir haben auch einen wesentlichen Schritt in Richtung Umweltentlastung getan: Der MODELL EISENBAHNER wird von dieser Ausgabe an auf chlorfreiem Papier gedruckt! Der Weißheitsgrad ist geblieben wie er war; optisch tritt für Sie, verehrte Leser, mithin keine Änderung auf, wie Sie sich überzeugen können. Auch die Kosten sind für uns nicht allzu spürbar gestiegen. Doch der Vorteil für alle liegt auf der Hand: Die Abfallbeseitigung der Hefte, die nicht gesammelt werden, ist weitaus günstiger als bei dem bisher benutzten Papier. Und der große Nutzen entsteht bei der Papierherstellung, weil kein Chlor mehr zum Bleichen benutzt und danach in die Flüsse abgeleitet wird. Das zählt schon, denn pro Ausgabe verbrauchen wir rund 11,5 Tonnen Papier.

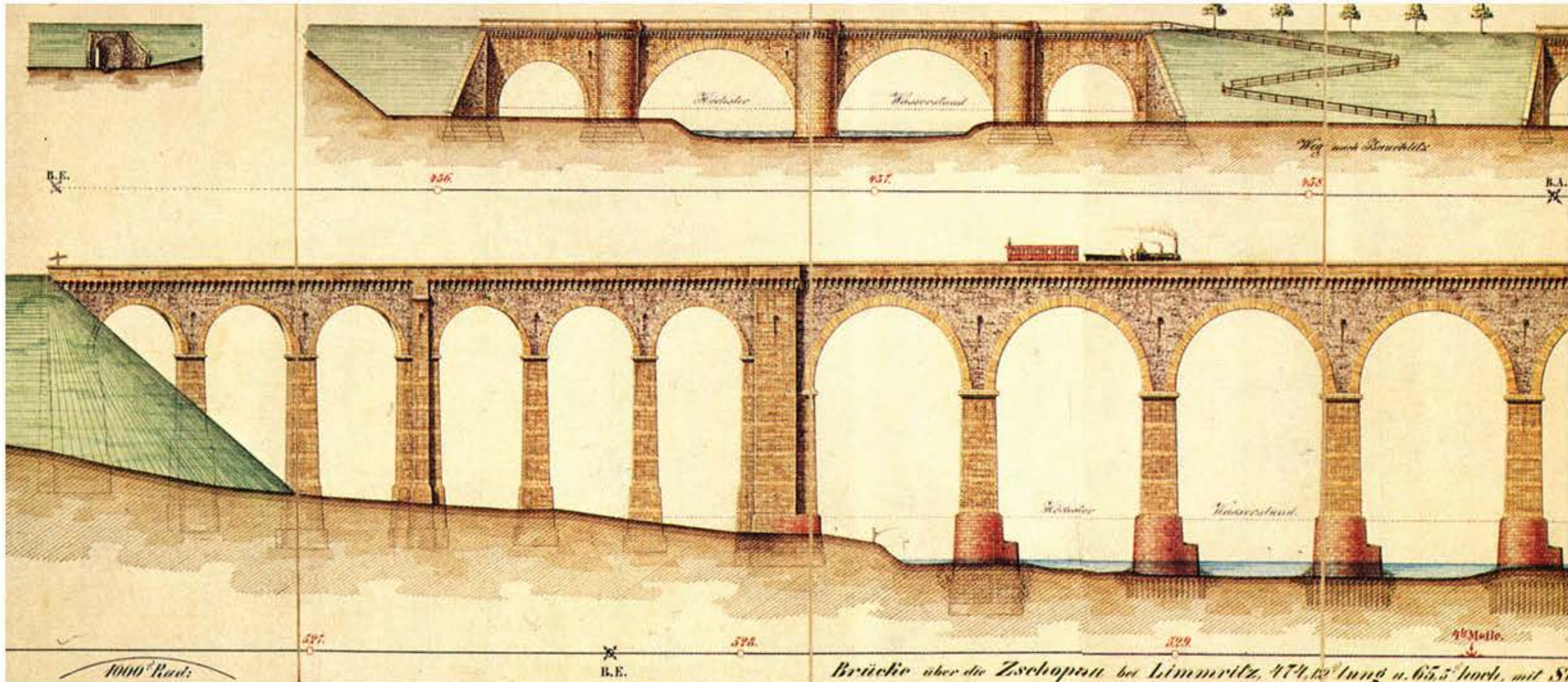
Und noch eines wird Sie interessieren. Der MODELL EISENBAHNER hat sich mit der bisher in München beim GeraNova Zeitschriftenverlag erschienenen BAHN WELT zusammengetan. Dieses Blatt war mit unserem charakterlich stark verwandt. Wir werden die neue Gemeinsamkeit äußerlich für die nächsten drei Ausgaben mit einem gemeinsamen Logo zum Ausdruck bringen. Innerlich - d. h. den Inhalt betreffend - gehen wir davon aus, daß mit dem größer gewordenen Kreis namhafter Autoren Ihnen allen künftig noch mehr aus aller Welt des Vorbildes und der Modelle geboten wird.

Wir haben uns für das Jahr 1992 einiges vorgenommen.

Auf ein Neues!

Ihr

F. Bauer



Als nach mehreren Bankrotts privater Unternehmer in Sachsen Mitte vorigen Jahrhunderts der Staat den Bahnbau in eigene Regie übernommen hatte, schufen die Beamten in ihrem Ordnungssinn u. a. für die Bauten Unterlagen, die uns heute wie kleine Kunstwerke anmuten. Die Brücke über die Zschopau bei Limmritz zeichnete I. F. Runge. Darüber (von links) ein Durchlaß, die Brücke über die Mulde bei Bauchlitz mit Flutbrücke und rechts eine Bachüberbrückung.

Titelfoto: KLAWIAN; Zeichnung: Sammlung Berger

6 Die Bankrott-Meile

Eisenbahnbauten versprachen Riesengewinne und zogen die Unternehmer an wie Zuckerwasser die Wespen. In vielen Ländern übernahm der Staat die angefangenen Projekte. Die Geschichte einer solchen Bankrottstrecke erzählt unsere Titelgeschichte von den Anfängen bis zur Elektifizierung in diesen Tagen.

11 Grenzschicksal

Am 11. August 1907 fuhr im Harz auf der regelspurigen Kleinbahn von Ellrich nach Zorge (nicht zu verwechseln mit dem schmalspurigen Sorge!) der erste Zug. Mehr Industrie- als Kleinbahn, wurde die Strecke 1945 durch die Zonengrenze unterbrochen und auf dem Gebiet der späteren DDR in eine kaum zugängliche Anschlußbahn umgewandelt, da sie im Grenzgebiet verlief. Johannes Glöckner fand sie wieder begehbar und einer Beschreibung wert.

RUBRIKEN



14 Die zweite Krönung des Portikus

Der erste deutsche Bahnhof im Nürnberg des Jahres 1835 war eine provisorische Empore für die Hohen Herrschaften. Schon 7 Jahre später schuf in Leipzig der Architekt Pötzsch eine Anlage, die bis heute erhalten ist: den Bayerischen Bahnhof. Über das Schicksal dieses Bauwerkes bis zur Rettung des Portikus im Jahre 1991 berichten wir anhand seltener Dokumentaraufnahmen.

16 Viva Magistrale

Viva Magistrale - Es lebe die Magistrale! Dieses klassisch anmutende Motto hatten die Veranstalter der Aktion gegeben, die vom 19. bis 22. Oktober 1991 fünf Dampflokomotiven 46 Züge fahren ließ. Das Spektakel hatten die Eisenbahnfreunde selbst finanziert; es rief ein großes, positives Echo hervor.



23 Mit dem Fernsehturm am Funkturm

Erstmals fand eine Modellbahnausstellung am Berliner Funkturm statt, nachdem in den vergangenen Jahren Köln für die Einen und der Berliner Fernsehturm für die Anderen der vorweihnachtliche Treffpunkt war. Der MEC Weinbergsweg aus Berlin war mit dem Modell des Fernsehturms am Funkturm, allerdings auf einer S-Bahnanlage, die den ersten Preis im Wettbewerb gewann. Was es sonst noch zu sehen gab, berichten wir ausführlich auf drei Seiten.

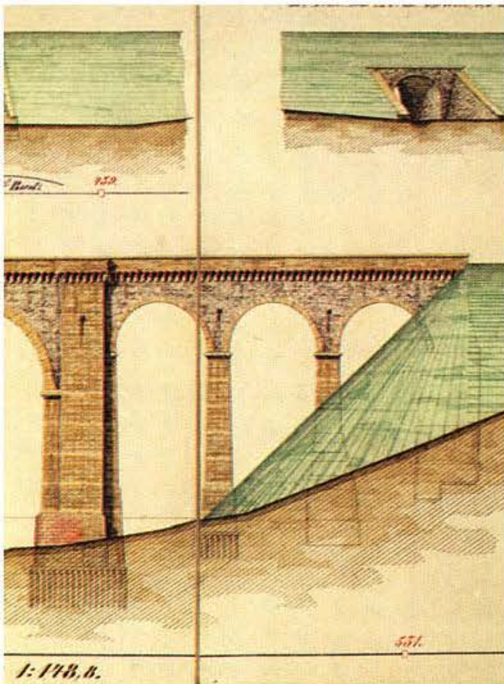


26 Betriebsbesichtigung: ARNOLD

Wer »Nenngröße N« sagt, muß auch »ARNOLD« sagen. Den Bericht über einen Besuch bei dem Nürnberger Modellbahnhersteller haben wir in die Form eines Interviews mit dem Technischen Leiter gekleidet.

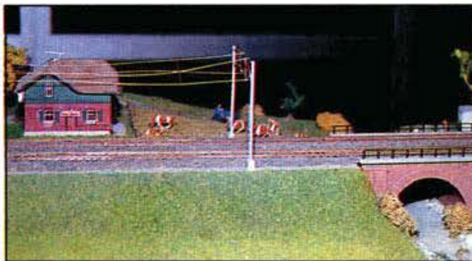
40 Das Brückenmodul (2)

Nachdem wir in Heft 12/91 das Vorbild und die Anfertigung des Modellunterteiles beschrieben haben, folgt im zweiten Teil der Brückenüberbau.



43 Lkw-Umbauten

Die Lkw sollten bereits in Heft 11/91 umgebaut werden, aber wie das so ist: Höhere Gewalten funken dazwischen, und dann müssen sogenannte »Redaktionelle Gründe« herhalten, um die Verschiebung zu begründen. Nun sind sie aber da, die Lkw- Umbauten des Bernd Krause aus Berlin.



46 Modellbahn-Festival in Reinbek

Der Herbst ist die Saison zunehmender Modellbahnertreffen. In Reinbek bei Hamburg strömten viele Modul-Anhänger der Nordregion zusammen, um eine 60 Meter lange Anlage aufzustellen.

47 Uhrwerk mit Pfiff

Daß Modellbahntriebfahrzeuge von heute mit elektronischer Hilfe alle gewünschten Arten von Geräuschen zu erzeugen vermögen, ist die Weisheit von gestern. Wie man aber vorgestern Modellbahnlokomotiven zum Pfeifen brachte, erläutert Autor Böhmel.

49 Deutsches Museum

Das Deutsche Museum in München ist jedem nur halbwegs an der Technik Interessierten ein Begriff für die Geschichte wesentlicher Erfindungen. Ein Museum im Museum bildet in der traditionsreichen Stätte die Eisenbahnabteilung. Schienenfahrzeuge und Modelle aller Epochen laden zum Verweilen ein. Jürgen Quellmalz versuchte, in einem mehrstündigen Rundgang wesentliches zu erfassen.

Modell Eisen Bahner FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

Adler-Modellspielzeugmärkte

Tausch, An-und Verkauf von Modelleisenbahnen und Zubehör, Modellautos, altes Blechspielzeug, Puppen etc.
Eintritt: Erwachsene 6,- DM, Kinder von 6 bis 14 Jahre 3,- DM, Öffnungszeiten: 11 bis 16 Uhr, Tischgebühr 25,- DM pro Meter Tischlänge.
Termine:
5.1. Köln-Mühlheim,Stadthalle, Jan-Wellem-Str./Wienerpl.;
12.1. W-4000 Hilden, Stadthalle, Fritz-Gessard-Platz;
12.1. W-5860 Iserlohn, Parkhalle, Alexanderhöhe;
19.1. W-5300 Bonn, Kon.-Adenauer-Haus, F.-Ebert-Allee 73-75;
26.1. W-4500 Osnabrück, Stadthalle, Schloßwall 1-9;
26.1. W-5650 Solingen, Theater-u. Konzerthaus, Kon.-Adenauer-Str.;
2.2. W-4020 Mettmann, Stadthalle Medamana, Gottfr.-Wetzel-Str.,
2.2. W-5090 Leverkusen, Forum,Am Büchelter Hof;
9.2. W-4050 Mönchengladbach, Kaiser-Friedrich-Halle, Hohenzollerstr.;
9.2. W-5450 Neuwied, Heimathaus, Schloßstr./Luisenstr.;
16.2. W-4040 Neuss, Stadthalle, Selikumerstr. ;
16.2. W-4790 Paderborn, Schützenhalle, Löffelmannweg;
23.2. W-4600 Dortmund, Westfalenhalle-Goldsaal, Rheinlanddamm 200;
Info: M & RP. Cremer Veranstaltungs GmbH, Bismarckstr. 16, W-4010 Hilden, Tel: 02103/51133 und 0203/746327.

5.1. Feldbahndampf und Glühwein

von 10 bis 17 Uhr in den Feldbahnzügen, die zwischen dem Museum und dem Parkgelände pendeln, beim Rangieren, bei einem Blick in die umfassende Ausstellung mit Originalteilen.
Eintritt/Fahrpreis: jeweils 2,- DM für Erwachsene, 1,- DM für Kinder.
Info: Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15 a, W-6000 Frankfurt (M) 90.

6.1. Modellbahn-Ausstellung

nach österreichischen Vorbildern in N.
Öffnungszeit: 10 bis 17 Uhr, Eintritt: freie Spende.
Info:
»MEC N-Spur Austria Team«,
Wien 12, Meidlinger Hauptraße 11/II/Lokal 15 (Obergeschoß),
zugleich Austellungsraum

Modellbahn-Ausstellung

mit der 100 qm großen H0-Anlages »MOBALAND«, sowie einer Hobby- und Tauschbörse für Modellspielzeug aller Art: 4./5. in der Stadthalle, W-4050 Rheydt,
12.1. im Hans-Sachs-Haus, W- 4650 Gelsenkirchen,
19.1. in der Stadthalle, W-4190 Kleve.
Info: MOBALAND, Modellbau und Ausstellungen, W. Giese, Fr.-Heckmanns-Str. 5, W-4150 Krefeld, Tel: 02151/303403.

19.1. Modellbahntrubel mit Börse

Videoecke, Bilderausstellung, Fahrbetrieb auf der Modellbahn veranstalten die Modelleisenbahnfreunde Hamburger Walddörfer im Güterbahnhof Hamburg-Wandsbek im Bahnpostwagen auf Gleis 37
von 10 bis 17 Uhr.
Info: Björn Jacobs, Berner Allee 36, W-2000 Hamburg 72, Tel: 040/6446870.

Röver-Märkte

An- und Verkauf, Bausatzmontage, usw.
Eintritt: 4,- DM, Öffnungszeit: 11 bis 16 Uhr.
Termine:
19.1. Hildesheim-Himmelsthür, Hotel zu Osterberg, Linnenkamp 4;
16.2. Braunschweig, Schützenhaus, Hamburger Str.;
15.3. Hameln, Dorinthhotel; 22.3. Osterode, Stadthalle (Dörgestr.)

9.2. Tauschbörse

für Modellbahnen und Automodelle im Palast des Freizeit- und Erholungszentrums Wuhlheide (Kleiner Saal) von 9 bis 14 Uhr. Tischreservierungen: FEZ Wuhlheide (Palast), Postamt 1, PSF 25, O-1170 Berlin, Herr Tinius, Tel: 6307533.

14.-19.2. Sonderfahrt

ab Braunschweig, Helmstedt, Magdeburg, Halle, Leipzig, Zwickau oder Chemnitz, Annaberg-Buchholz, Cranzahl von dort mit der Schmalspurbahn nach Oberwiesenthal (3 Tage Aufenthalt).
Mit VT 08 ab Oberwiesenthal, Schwarzenberg, Johanngeorgenstadt, Potycky (Breitenbach), Karlsbad, Marienbad, Pilsen nach Eisenstein. (3 Tage Aufenthalt). Rückfahrt über Plattling, Regensburg, Hof, Plauen, Werdau, Altenburg, Leipzig, Halle, Magdeburg nach Braunschweig,
Information/Anmeldung:
Eisenbahnfreunde Helmstedt, Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, W-3333 Büddenstedt 1, Tel: 05352/6471.

15.-23.2. Modellbahn-Ausstellung

des Eisenbahn-Club Schoenebeck (Elbe) e. V. in der ehemaligen. Liebknecht-Schule, Welsleber Str., zwischen Bahnhof und B 246a gelegen.
Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16 bis 18 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 12 und 14 bis 18 Uhr.
Gezeigt wird die Große H0-Anlage des Clubs.
Info: Jürgen Krebs, Gethsemanestr. 2, O-3302 Barby, Tel: 09389/245.

16.-20.4. (Ostern)

Osterfahrt des VBV nach Oslo mit dem VT 08 ab Braunschweig über Wittenberge - Lübeck - Puttgarden nach Kopenhagen. Schiffsanschluß nach Oslo, Stadtrundfahrt. Ganztagesfahrt mit der Bergen- und Flambahn an den Aurlandfjord.
4 Übernachtungen (2x Schiff, 2x Hotel).
Info: Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e. V., Postfach 4724, W-3300 Braunschweig, Tel: 0531/124052, bitte Rückporto beifügen.

Köln-Messe 1992: Bewerbungen einreichen!

Die Modellbahnaustellung am Berliner Funkturm ist zwar erst 6 Wochen vorbei, doch die nächste wirft bereits ihre Schatten voraus:
Vom 5. bis 11. November 1992 findet in Köln die 11. Internationale Ausstellung Modelleisenbahn und Zubehör statt. Der BDEF ist ideeller Träger dieser Veranstaltung. Vereine, sie sich an der Ausstellung beteiligen wollen, müssen ihre Bewerbung bis zum 31. Januar an Frank Dursbeck, Grünbäumchen 14, W-5060 Bergisch Gladbach 1, einreichen!

Die sächsischen Kaufleute glaubten, dreieinhalb Millionen Taler seien genug für einen Bahnbau von Leipzig über

Die Bankrott-Meile

Äußerst aufwendige Bauarbeiten bei der Elektrifizierung der Strecke Riesa – Chemnitz, besonders im Abschnitt Limmritz – Heiligenborn, wecken Erinnerungen an die legendäre »Bankrott-Meile« jener Bahn. Das Streckenband von 1870 (unten) veranschaulicht die schwierigen gebirgigen Geländeverhältnisse der von Riesa in Richtung Chemnitz am linken Talrand der Zschopau hochsteigenden Strecke, deren kostspielige Kunstbauten und Felseinschnitte mit zum Bankrott des Unternehmens führten.

Die 1. bis 4. Meile

Schon vor Beginn des Eisenbahnbaues in Sachsen wurde die Verbindung Riesa – Chemnitz durch Gesetze 1835 und 1837 als eine mit Förderung des Staates auszuführende Hauptlinie vorgesehen. Im Bahnsystem des Landes erhielt sie später die Nr. 36: Riesa –Chemnitz, RC-Linie. Die Initiative zum Bahnbau ging vom »Industrieverein für das Königreich Sachsen« aus, der schon 1835 nach Konzession der Leipzig-Dresdner Eisenbahn für weitere Bahnverbindungen in Richtung Erzgebirge und Bayern eintrat. Noch im gleichen Jahr wurden die »Erzgebirgische Eisenbahngesellschaft« gegründet, die Wirtschaftlichkeit und Trassierungsmöglichkeiten der RC-Linie in vier Varianten untersucht und die Vorarbeiten eingeleitet.

In den folgenden Jahren hemmten verschiedene Umstände die Planungsarbeiten, währenddessen der Kapitalbedarf durch wachsende Material- und Lohnkosten auf über 5 Millionen Taler anstieg – veranschlagt waren 3,46 Millionen! Erst am 1. Juli 1845 erhielt das in »Chemnitz-Riesaer Eisenbahngesellschaft« umbenannte Unternehmen die Konzession zum Bau und Betrieb der Linie. Mit Sondergenehmigung hatte der Bahnbau bereits am 9. Mai bei Riesa und Chemnitz begonnen, und schon am 29. August 1847 konnten die 1. bis 4. Meile von Riesa bis Döbeln und am 22. September, nach Fertigstellung der Muldenbrücke bei Bauchlitz, auch die Teilstrecke Döbeln – Limmritz eröffnet werden. Außer dieser Brücke war bis zur vierten Meile als größerer Kunstbau nur der Ende Oktober fertige 159 m lange und 17 m hohe Viadukt bei Ostrau, eine Wölbbrücke auf neun Pfeilern, zu errichten.



Ansichtskarte von 1915, Blick von Süden. Bemerkenswert die bei Brücken seltene Ausführung der Hauptöffnungen als Spitzbögen, wodurch die Horizontalkräfte der Wölbungen minimiert werden sollten. *Sammlung Berger*



Ansichtskarte von 1906, Blick von Südosten. *Sammlung Berger*

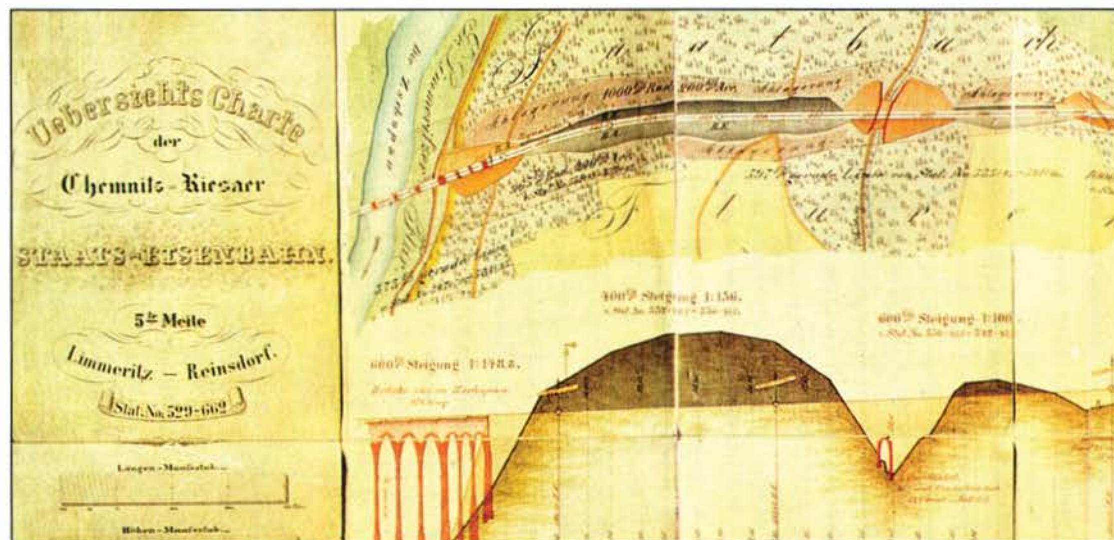
Die fünfte Meile

Von den zwölf Brückenbauten der RC-Linie mußten die sechs größten im Abschnitt der fünften Meile ausgeführt werden. Davon galt der Viadukt Diedenmühle nach der Göltzsch- und Elstertalbrücke als dritthöchster Sachsens.

Wegen ihrer Höhe sind die Wölbkonstruktionen der Brücken bei der Diedenmühle und bei Heiligenborn, wie die von Schubert entworfenen großen Bauwerke der Sächsisch-Bayrischen Bahn, zweistöckig gegliedert und zusätzlich die Widerlager im unteren Stock bis an die Stromöffnungen geschlossen, um maximale statische Stabilität zu erreichen.

Als Baumaterial wurde vorwiegend Naturstein der Umgebung verwendet: Für die Quader der Wölbungen und Pfeiler Rochlitzer Porphyrtuff oder Sandstein, im übrigen behauene Bruchsteine; für einzelne Teile, z. B. die kleingliedrigen Wölbungen des Heiligenborner Viaduktes, auch Hartbrandziegel.

Neben den Brücken verschlangen auch die Stützmauern und die bis zu 30 m tiefen Felseinschnitte bei Limmritz und Waldheim Riesensummen. So führten die kostspieligen und zu niedrig veranschlagten Bauwerke der fünften Meile mit zum Bankrott des Unterneh-

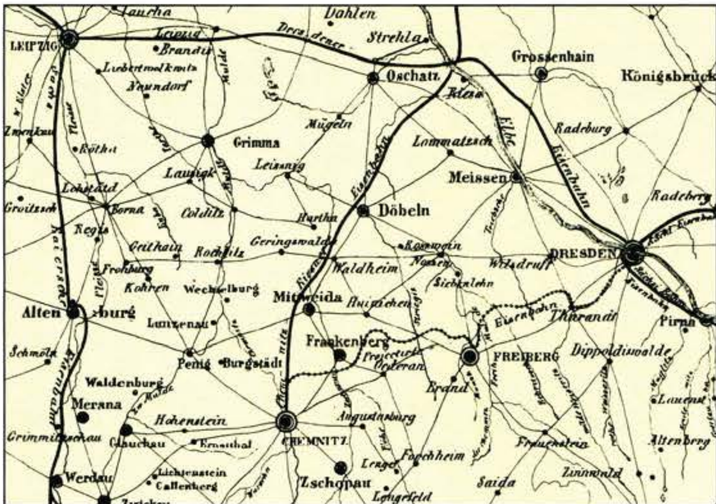


Übersichtskarten wie das über die nächsten fünf Seiten abgebildete Streckenband sind sorgfältigst angefertigte Handarbeiten. Sie waren einst von allen sächsischen Linien vorhanden. *Sammlung Berger*

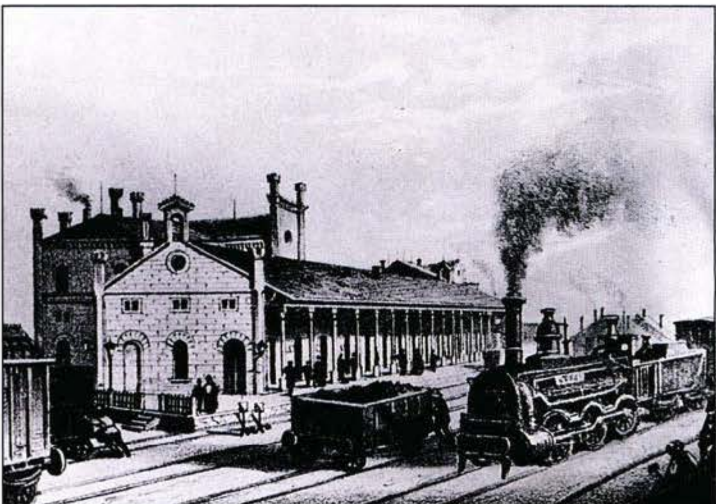
mens. Der Gesellschaft gelang es nicht, durch neue Anleihen die erforderlichen 6 Millionen Taler für den Weiterbau zu beschaffen.
Auch die sich seit März 1848 über Sachsen ausbreitenden Unruhen der Revolution, die hier zu Streiks und Forderungen nach Lohnerhöhungen der 8800 Arbeiter führten, hatten ihren Anteil daran, daß der Bahnbau fast ganz zum Stillstand kam.

Die Verstaatlichung

Im Herbst 1848 beschloß die Gesellschaft, die unvollendete Bahn an den Staat zu verkaufen, der sie am 31. Dezember 1850 übernahm und die »Königliche Direktion der Chemnitz-Riesaer Staatseisenbahn« bildete.
Unter staatlicher Regie schritt der schon seit 17. Mai 1850 weitergeführte Bahnbau zwischen Limmritz und Chemnitz rasch fort, so daß die ganze RC-Linie am 1. September 1852 feierlich eröffnet werden konnte. Auf allen Bahnhöfen und »Haltestellen« waren jedoch nur die betriebswichtigsten Einrichtungen fertiggestellt, während als Empfangsgebäude Provisorien dienten. Ende 1852 wurden das Empfangsgebäude in Waldheim und eine Restauration im Bahnhof Mittweida eröffnet, 1854 das erste »Administrationsgebäude« des Bahnhofs Chemnitz vollendet. 1862 bekam die Haltestelle Erlau ein festes Empfangsgebäude mit Güterschuppen, dessen Architektur den damals typischen Baustil der Sächsischen Staatsbahnen verkörpert.
Am 1. Januar 1870 wurde das Empfangsgebäude des neuen Hauptbahnhofes Döbeln eingeweiht, ein dem Bahnhof Minden



Die RC-Linie im sächsischen Eisenbahnnetz.
Aus Krausch: Projection einer directen Eisenbahn Dresden – Freiberg. 1849



Empfangsgebäude Bahnhof Erlau, 1862 im typischen sächsischen Bahnstil erbaut, im Zustand 1977. *Foto: Berger*

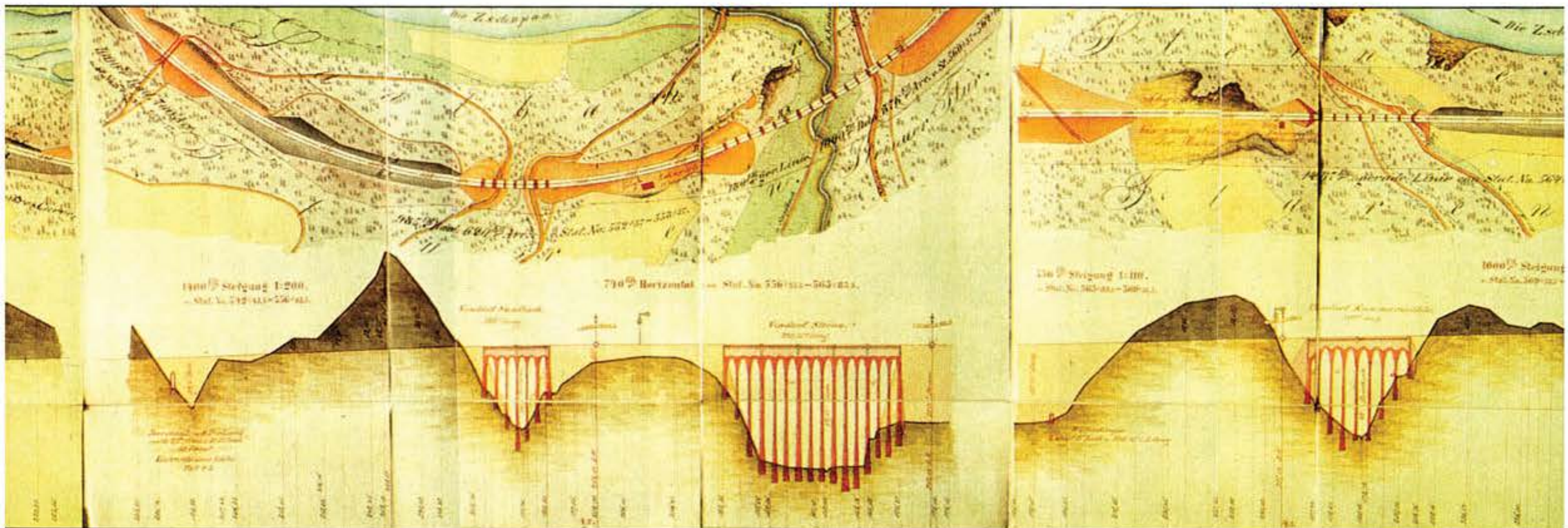
Brücken der Riesa-Chemnitzer Eisenbahn

Bereich	Objekt	Länge (m)	Höhe (m)	Pfeiler (Anzahl)
3. Meile	Viadukt Ostrau	158,60	17,00	9
4. Meile	Muldenbrücke Bauchlitz	98,00	11,35	6
4./5. Meile	Zschopaubrücke Limmritz	291,15	38,00	15
5. Meile	Viadukt Saalbach	83,00	26,90	8
5. Meile	Viadukt Steina	225,45	36,25	16
5. Meile	Viadukt Kummermühle	103,70	29,20	8
5. Meile	Viadukt Diedenmühle	209,30	60,00	zweistöckig
5. Meile	Viadukt Heiligenborn	211,85	39,65	zweistöckig
6. Meile	Viadukt Neu-Milkau	68,85	17,85	9
6. Meile	Viadukt Crossen[x)]	138,50	21,55	6
7. Meile	Viadukt Altmittweida	88,95	12,75	6
8. Meile	Viadukt Ottendorf	113,30	15,30	7

x) Brücke 1989/90 durch Dammschüttung ersetzt



Empfangsgebäude Hauptbahnhof Döbeln, um 1930; Ansichtskarte. *Sammlung Berger*



ähnliches, romantisches Bauwerk, 1881 die RC-Linie in den Bahnhof Riesa der Leipzig-Dresdner Eisenbahn eingeführt und der alte Chemnitzer Bahnhof in Riesa geschlossen. 1899 erhielten die Bahnhöfe Limmritz, Zschaitz und Mittweida neue Empfangsgebäude. Diese zwar dauerhaften, aber stillosen Backsteinbauten der Jahrhundertwende konnten mit den älteren Hoch- und Kunstbauten in keiner weise konkurrieren, eher schon das 1920 eingeweihte neue Bahnhofsgebäude in Waldheim.

Im »Coursbuch von Sachsen« 1877/78 sind für die RC-Linie folgende Bahnhöfe, Haltestellen und Bedarfshaltestellen (B) verzeichnet: Riesa – Seerhausen (B) – Stauchitz – Ostrau – Zschaitz (B) – Großbauchlitz (B) – Döbeln – Limmritz (B) – Steina (B) – Waldheim – Schweikershain (B) – Erlau (B) – Mittweida – Altmittweida (B) – Oberlichtenau – Chemnitz. Dazu kam nur noch die am 15. Mai 1935 eröffnete Haltestelle »Chemnitz-Kinderwaldstätte«. Der Bahnhof Bauchlitz, später Großbauchlitz, führte seit 8. Oktober 1933 die Bezeichnung »Döbeln Nord«. Er wurde mit Stillegung des Schmalspurbahnbetriebes 1970 geschlossen. *Manfred Berger*

Elektrifizierung

Der Streckenabschnitt Döbeln – Altmittweida der RC-Linie war also zu Zeiten, als die Sachsen noch von einem König regiert wurden, das Teuerste, was das Land im Eisenbahnbau an Kosten pro Meile vorweisen konnte. Als die Deutsche Reichsbahn beschloß, die Strecke Berlin – Chemnitz wieder zweigleisig auszubauen und an das elektrische Netz anzuschließen, wußte sie vermutlich, daß ihr das kostspieligste Unternehmen bei der Elektrifizierung ihres Streckennetzes bevorstand.

Die Strecke

Die doppelgleisige Strecke Riesa – Chemnitz hatte nach dem Krieg das zweite Gleis als Reparationsleistung an die Sowjetunion verloren. Als die Sanierungsarbeiten für die Elektrifizierung begannen, ging es für die Trassenbauer zunächst »nur« darum, das Planum des einstigen zweiten Gleises, auf dem mittlerweile auch Bäume gewachsen waren, wiederzufinden und das Gleisbett vorzubereiten. Weil das bisher in beiden Richtungen benutzte alte Gleis weitgehend abgefahren war, ist es, nachdem das neue Gleis verlegt war, ebenfalls fast durchgängig ersetzt worden. Am Ende entstand also auf dem alten Planum ein kompletter zweigleisiger Neubau.

Mit der Streckensanierung gingen auch Änderungen in den Bahnhöfen einher. So entstand im Bahnhof Altmittweida ein Überführungsbauwerk für das zweite Gleis, und die im Bahnhof Waldheim bislang an einem Prellbock endende Nebenbahnstrecke von Rochlitz wurde durch eine Weichenstraße mit der durchgehenden Hauptstrecke verbunden. An niveaugleichen Kreuzungen ist bis Mittweida nur der Bahnübergang der B 175 in Döbeln-Masten übriggeblieben. Die Straße verläuft dort parallel zum Bahnkörper und überquerte am Ortseingang Masten die Bahn im rechten Winkel. Die Stelle war schon zu Zeiten, als hier noch keine fünfachsigen Sattelauflieger fuhren, ein Nadelöhr. Jetzt überquert die Straße den Bahnkörper schräg, wodurch der Kurvenradius größer wurde. Außerdem verhindert eine Leitplanke ungewollte Begegnungen zwischen Schienen- und Straßenfahrzeugen.

Der niveaugleiche Übergang an der Straße Mittweida – Rochlitz ist durch eine Straßenbrücke in Erlau beseitigt worden.

Die Viadukte

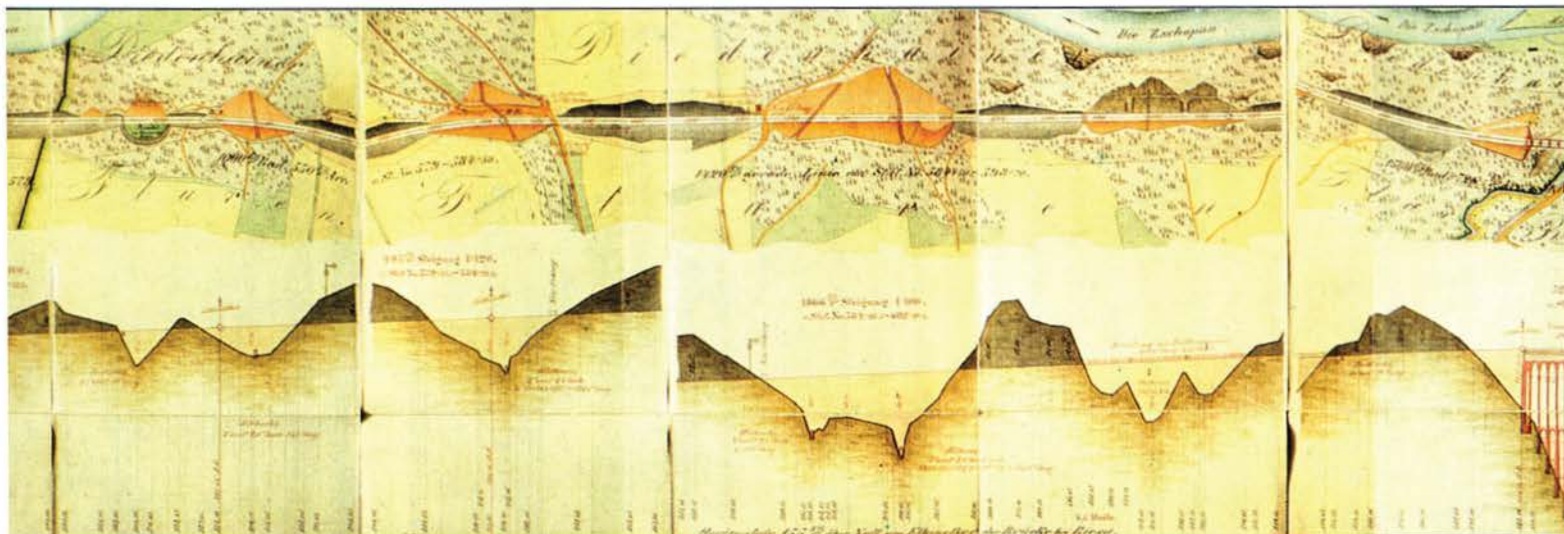
Die Tücken des mittelsächsischen Granulitgebirges bringen es mit sich, daß auf Höhenrücken jä tief eingeschnittene Täler folgen. Die Zschopau, bedeutendster Fluß der Region, muß von der Bahn nur einmal überquert werden. Der Limmritzer Viadukt ist schon 1975 eingerüstet und 1976 saniert worden, wohl noch ohne den Gedanken an eine Elektrifizierung.

Auf dem 25 Kilometer langen Abschnitt zwischen Döbeln und Altmittweida stehen nicht weniger als acht Viadukte, von denen fast alle einer Alpenbahn zur Ehre gereichen würden. Der kleinste ist der Saalbachviadukt am Bahnhof Steina. Er wird inmitten der Bäume kaum bemerkt und von der Straße Steina – Saalbach unterquert. An diesem Saalbachviadukt und auch am wesentlich längeren Steinachviadukt waren kaum Sanierungsarbeiten erforderlich. Im Wald versteckt, zwischen dem Steinaer Viadukt und der großen Stützmauer bei Meinsberg, liegt der Viadukt Kummersmühle. Die Sanierungsarbeiten an der Krone begannen 1989 und sind 1991 abgeschlossen worden.

Der größte Viadukt auf dieser Strecke ist der Diedenmühlviadukt vor der Bahnhofseinfahrt Waldheim, doch die drei großen und die darüberliegenden 36 kleinen Rundbögen machen den Viadukt in Heiligenborn zum eindrucksvollsten der genannten acht. Die Wanne zur Aufnahme des Gleisbettes ist betoniert, die Pfeiler wurden saniert.



Unmittelbar vor den Fahrleitungsmasten befand sich der Tunnelmund des Pfaffenbergtunnels. P 6742 überquert den Viadukt in Heiligenborn. Zustand Oktober 1991.



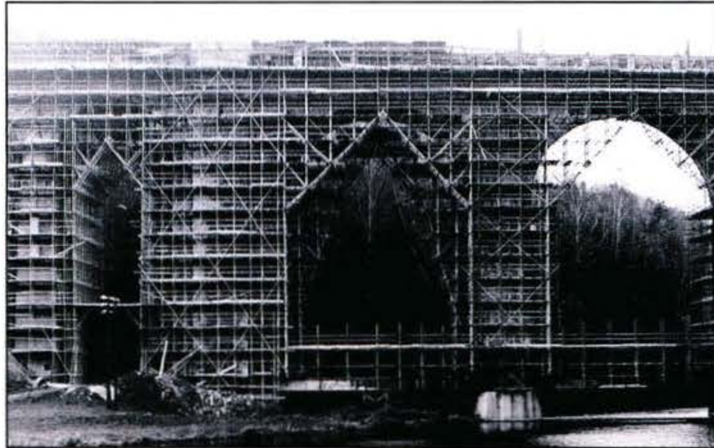
das Abflachen der dadurch entstandenen 30 Meter tiefen Einschnittböschungen 46 Millionen Mark. Eine teure Meile

Der Viadukt in Crossen, unmittelbar vor dem Haltepunkt Erlau, ist heute kein Viadukt mehr, sondern ein Bahndamm. Der Zerfall der Gewölbe war soweit fortgeschritten, daß man sich für eine Verschüttung entschied. Die Straße führt nunmehr in einem 44,5 m langen Betontunnel durch den ehemaligen dritten Gewölbebogen. 60 000 m^3 Schüttgut waren für den Damm erforderlich. Unterhalb der Gewölbebogen ist das Schüttgut verpreßt worden, um die erforderliche Dichte zu erzielen. Am 30. Juni 1990 waren die Arbeiten abgeschlossen, kontrollieren muß man den Damm aber noch über viele Jahre.

Nach dem gleichen Verfahren wird der aus fünf Bogen bestehende Viadukt in Altmittweida verschwinden, weil, wie die Reichsbahn behauptet, sich eine Sanierung aus Kostengründen verbiete. Die Bürger von Altmittweida wollten den Viadukt als markantes Bauwerk ihres Ortes erhalten wissen, doch Proteste halfen nichts. Der triste Betontunnel für die Straße ist fertig.

Die Brücken

Vom Neubau der Straßenbrücke in Erlau ist berichtet worden. Verschiedene Brücken, wie die in Limmritz, mußten angehoben werden, um Platz für den Fahrdraht zu schaffen. Das komplizierteste Unterfangen, wenngleich nicht ursächlich mit der Elektrifizierung verbunden, war die Verbreiterung der Eisenbahnbrücke in Waldheim. Die mit 15% Steigung aus dem Zschopautal kommende Straße nach Hartha unterquert am Bahnhof Waldheim die Bahnlinie. Der Durchlaß bot Platz für zwei Pkw und wurde in Spitzenzeiten vor der Wende von 4000 Fahzeugen passiert. Die Verbreiterung des Durchlasses mußte bei laufendem Verkehr erfolgen: Die Reichsbahn forderte ein ständig befahrbares Gleis in Richtung Chemnitz und die Möglichkeit, den Containerbahnhof und den Anschluß nach Kriebethal (Papierfabrik) zu bedienen; Polizei, Feuerwehr, Krankentransport und 15 Omnibuslinien ver-



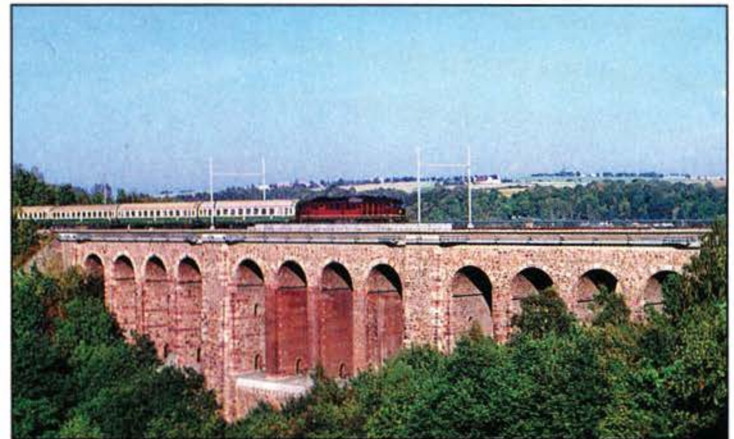
Der eingerüstete Viadukt in Limmritz, 1975.



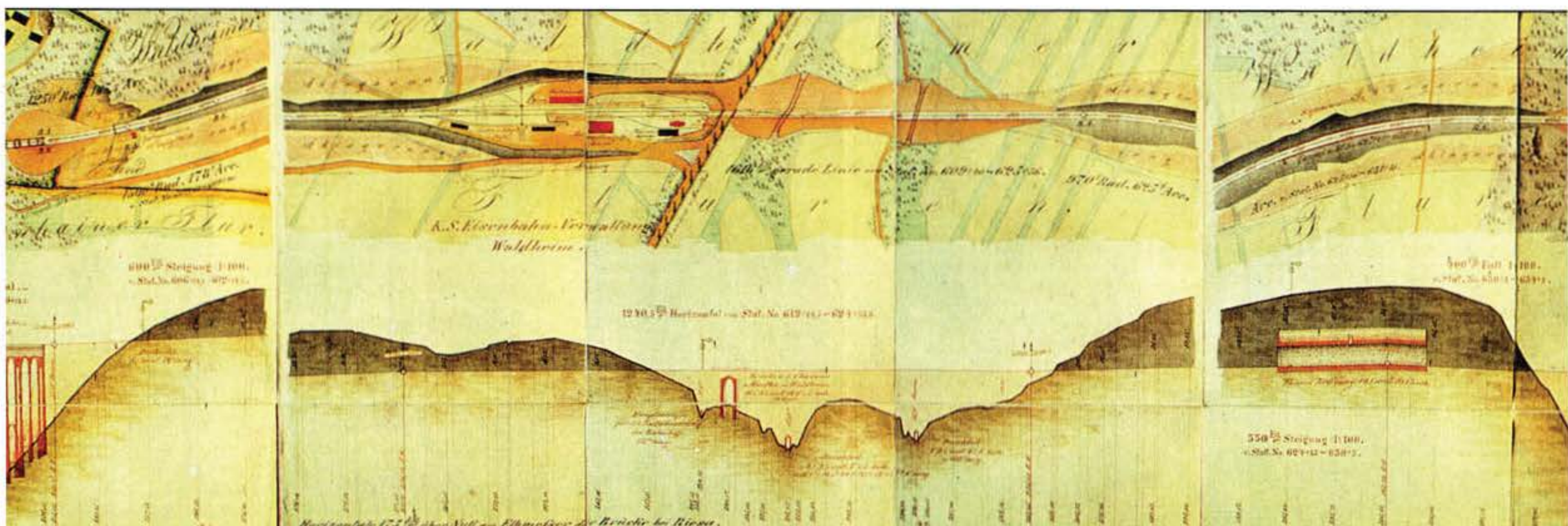
Der mit Fahrleitungen ausgerüstete Viadukt über die Zschopau in Limmritz.



Viadukt Heiligenborn mit D 576 Chemnitz – Berlin.



Kummersmühlviadukt an der Bahnhofseinfahrt Waldheim.



langten ebenfalls jederzeit ungehinderte Durchfahrt unter der Brücke. Ideenreichtum und Improvisationskunst waren von den Brückenbauern gefordert, die das komplizierte Bauwerk nach drei Jahren vollendeten.
Leider animiert die saubere Betonplattenverkleidung der Brücke rechts- und linksextreme Narrenhände, Parolen, die niemanden interessieren, mit Farbspraydosen anzubringen. Unterstützen könnte man nur die Forderung nach Freiheit für Egon Olsen.

Die Tunnel

Ursprünglich hatte die RC-Linie keine Tunnel, wohl aber zwei bis zu 30 m tiefe Felseinschnitte bei Limmritz und Waldheim. Die aus Kostengründen sehr steil gehaltenen Böschungen führten bald zu Steinschlägen, Felsstürzen, zu starken Verwehungen, so daß nach der Verstaatlichung beide Einschnitte überwölbt und zugeschüttet wurden. Da weder im so entstandenen und knapp gehaltenen Saalbachtunnel bei Limmritz noch im Pfaffenbergtunnel bei Waldheim die Fahrleitung unterzubringen war, mußten die Röhren aufgeschlitzt und die wieder entstehenden Böschungen der Einschnitte so weit abgeflacht werden, damit nicht die alte Situation wie vor 150 Jahren auftrat.
Am 26. Mai 1987 war der letzte Rest der Tunnelröhre am Saalbachtunnel gesprengt, doch ein weiteres Jahr war erforderlich, um die Felswände abzuflachen und zu sichern. Anschließend begann die Abtragung des Pfaffenbergtunnels. Dafür wurde das Planum des ehemals zweiten Gleises über den Heiligenborner Viadukt zur provisorischen Straße ausgebaut, um per Lkw die 125 000 m^3 Gestein abzufahren. Im April 1990 war der Pfaffenbergtunnel verschwunden. Der Tunnelabriß verschlang 46 Millionen (Ost)Mark, mithin 10% der für die Elektrifizierung von Riesa nach Chemnitz veranschlagten Summe.

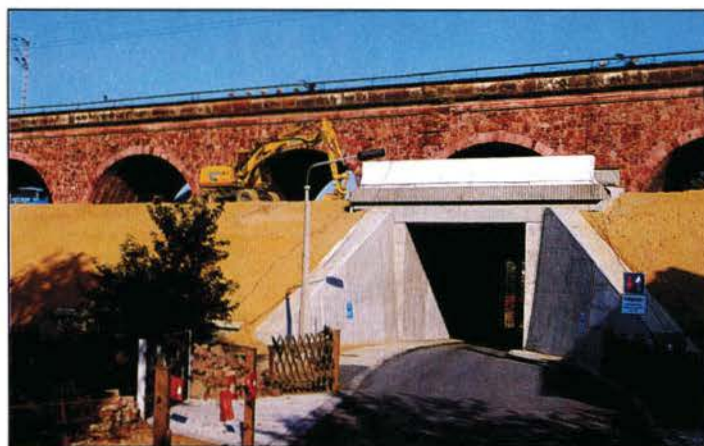
Bauzustand Oktober 1991

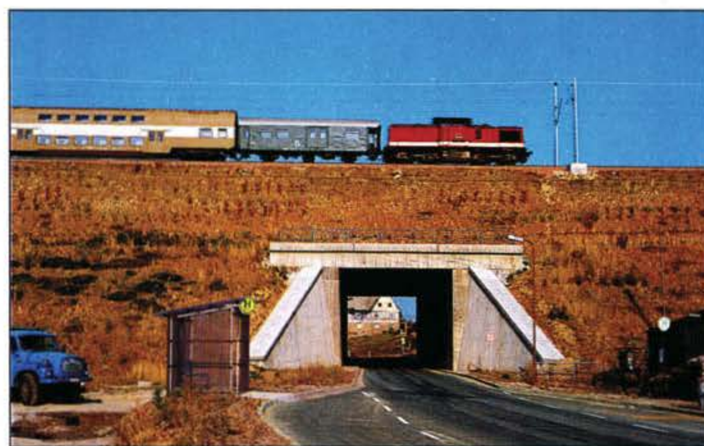
Bereits Ende 1990 war die Strecke Riesa – Döbeln zweigleisig befahrbar und unter Fahrdraht. Der elektrische Zugbetrieb zwischen Döbeln und Riesa läuft seit dem Planwechsel 1991. Für die Chemnitzer 132er, die die Schnellzüge einst bis Berlin-Schöneweide bespannten, ist das jetzt Vorortverkehr: in Döbeln wird abgehängt. Der Hauptbahnhof Döbeln bekam ein neues Stellwerk und verschiedene Modernisierungsmaßnahmen für Gleise, Bahnsteige und Empfangsgebäude. Die Fahrleitungsmasten hat der Hubschrauber der Interflug gesetzt. Das war angesichts des schwierigen Geländes und der Geschwindigkeit, mit der das erfolgte, fraglos die preiswerteste Methode. Wegen der Baumaßnahmen im Bahnhof Waldheim ist der Fahrdraht dort erst im Oktober 1991 gezogen worden.
Wenn, wie vorgesehen, ab 1992 zwischen Chemnitz und Riesa (bis Berlin) elektrisch gefahren wird, sollen täglich 150 Züge die Bankrottmeile passieren. Bleibt zu hoffen, daß die endlos langen Fahrzeiten dann auch drastisch reduziert werden. Die derzeitige Reisegeschwindigkeit der Schnellzüge beträgt etwa 60 km/h, es sind also kaum mehr als zügige Rangierfahrten.

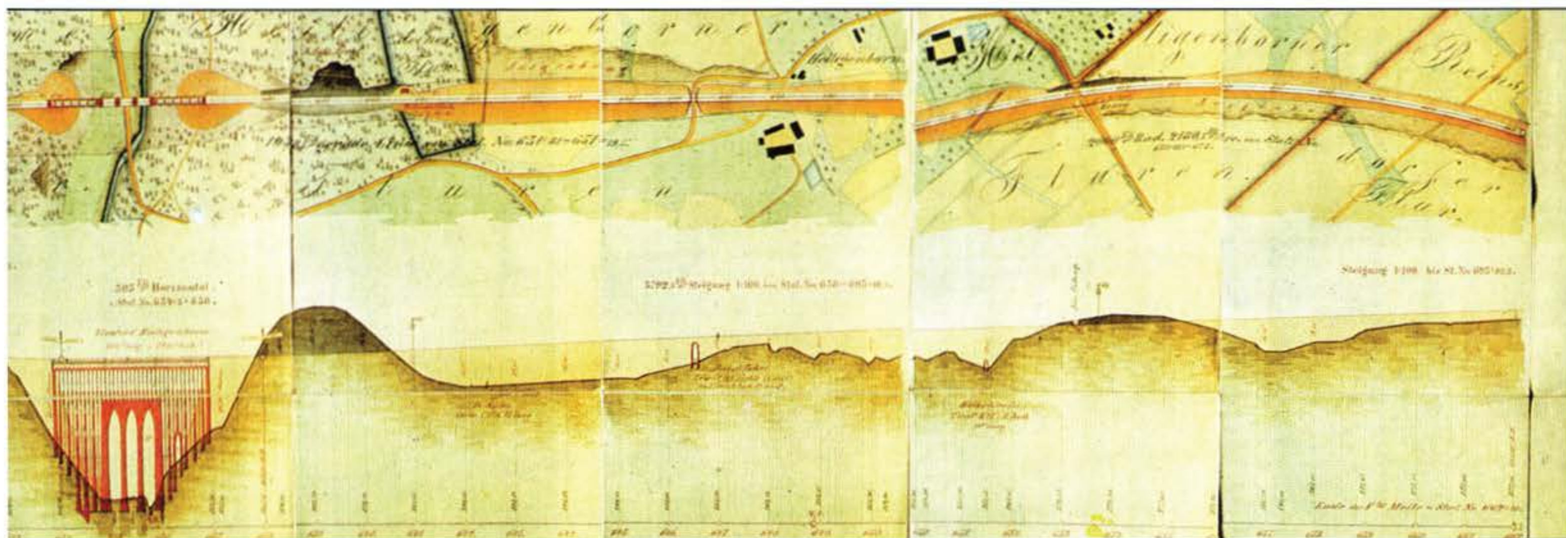
Manfred Weisbrod


Der Rest des Saalbachtunnels im März 1987.

Alle Fotos: Weisbrod


Verschüttung in Altmittweida, Anfang Oktober 1991.


Der bereits verschüttete Viadukt in Crossen.



Die ehemalige Kleinbahn Ellrich-Zorge

Grenzschicksal

Eine regelspurige Kleinbahn wird durch die deutsche Teilung gekürzt, in eine Anschlußbahn umgewandelt. Nach der Wende in der ex-DDR außerhalb des Grenzgebietes liegend und somit für jedermann zugänglich, wird der Betrieb sang- und klanglos eingestellt. Eigentumsfragen bleiben ungeklärt. Vieles liegt im Dunkeln.

Bahnhof Ellrich Ostseite am 17. Juni 1972: Die Lokomotive des Personenzuges aus Nordhausen setzt 100 m vor der Staatsgrenze um. Keinen einzigen Moment dürfen die Grenzsoldaten den Lokomotivführer aus den Augen verlieren; er könnte ja einen Durchbruch riskieren.

Die Geschichte der Eisenbahn in Zorge beginnt kurios: Bereits 65 Jahre bevor die kleine Gemeinde am Rand des Südharzes einen Anschluß an das Eisenbahnnetz erhielt, wurden hier Lokomotiven gebaut. Die staatliche Maschinenfabrik Zorge war eine der ersten Lokomotivfabriken in Deutschland. Von 1842 bis etwa 1875 wurden rund 75 Maschinen gebaut, für namhafte Staatsbahnen wie auch für Werkbahnen.

Als 1869 die Eisenbahnstrecke Herzberg – Nordhausen in Betrieb ging, wurden die Transportwege kürzer. Die Spezial-Pferdefuhrwerke konnten nun neue Lokomotiven nach Ellrich bringen bzw. Reparaturloks dort abholen. Die wenigen Kilometer zwischen Ellrich und Zorge wollte man nun recht schnell mit einer Eisenbahn überbrücken. Als es endlich soweit war, da gab es schon lange keinen Lokomotivbau in Zorge mehr.

Zwei Staaten – eine Kleinbahn

Der Bau der 7,3 km langen Trasse war auch deshalb nicht einfach, weil Grundstücke, Finanzzuschüsse und Genehmigungen zweier Staaten erforderlich machten: 3,9 km der Strecke lagen auf preußischem Gebiet, und 3,4 km gehörten zum Herzogtum Braunschweig. Dieser Umstand sollte später zweimal das Schicksal der Kleinbahn maßgeblich bestimmen. Aber erst einmal wurde nun endlich am 11. August 1907 der Betrieb mit zwei Bn2t-Lokomotiven von Henschel, vier Personen-, einem Post-/Gepäckwagen und neun Güterwaggons aufgenommen.

Aufgrund des zunehmenden Güterverkehrs wurde 1925 noch eine Cn2t-Lokomotive bei den Linke-Hofmann-Werken gekauft. Dieser Dreikuppler bewährte sich nicht, da er zu schwer war. Bereits ein Jahr später wurde die Lokomotive an die Kleinbahn Erfurt – Nottleben abgegeben.

Um den Personenverkehr kostengünstiger zu gestalten, kam 1937 ein Dieseltriebwagen hinzu. So wie alle Waggons der Kleinbahn stammte er von der Waggonfabrik Lindner in Ammendorf.

Das Kleinbahngeschäft lief prächtig; bis einschließlich 1940 wurden nur Gewinne eingefahren. In den Kriegsjahren änderte sich vieles: die Gießereien und Maschinenfabriken entlang der Bahn übernah-



Zug der Kleinbahn Ellrich – Zorge mit der Lokomotive 1, dem kombinierten Post-/Gepäckwagen und zwei Personenwagen um 1910 am Haltepunkt Unterzorge.

Foto: unbekannt, Sammlung J. Glöckner



Wie eh und je steht es noch in Zorge: das Bahnhofsgebäude der Kleinbahn. Viele Jahre war darin ein Restaurant untergebracht. Hier erinnert heute eine geschnitzte Bildtafel an die Kleinbahn. Dazu gehören ein Gleisrest mit Prellbock und ein alter Fahrplan.



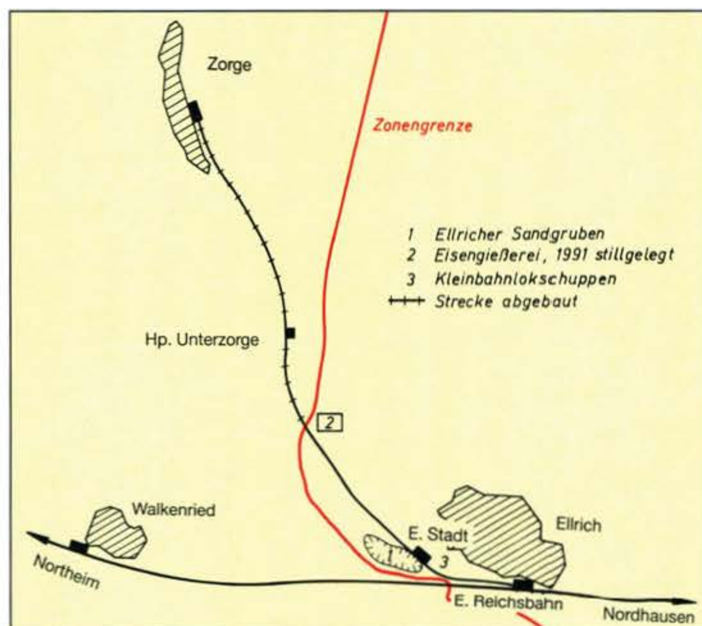
Blick auf den Ellricher Lokomotivschuppen der ehemaligen Kleinbahn im Juli 1991. Er stammt noch aus der Anfangszeit der Kleinbahn. Hochbauten aus Beton waren 1907 schon so stabil hergestellt worden, daß sie auch heute noch genutzt werden können.

men immer mehr Rüstungsaufträge, die Kleinbahn fuhr in Sonderzügen täglich Häftlinge und Zwangsarbeiter zwischen den Unterkünften und den Arbeitsplätzen hin und her. Ob das nach zwei verlustreichen Jahren der Kleinbahn wieder Gewinne gebracht hat, kann nicht gesagt werden, da ab 1943 keine Bilanz mehr vorliegt. Ohnehin war das Kriegsende auch das Ende der Eisenbahn zwischen Ellrich und Zorge. Der eine Teil der Trasse lag nun in der britischen, der andere in der sowjetischen Besatzungszone. Sämtliche Fahrzeuge blieben in der späteren »Ostzone« und wurden bis 1946 an andere Bahnen abgegeben.

Von der Kleinbahn zur DR

Wie fast alle Klein- und Privatbahnen wurde 1949 auch der Rest der Kleinbahn Ellrich-Zorge von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Immer wieder nach Schließung der Zonengrenze 1952 gab es die Hoffnung, die Bahn in einem wiedervereinigten Deutschland bis zu ihrem Endpunkt Zorge fahren lassen zu können. Erst 1975 gab man endgültig auf; die Kleinbahn-AG wurde aufgelöst. Nun ist das vereinigte Deutschland Realität geworden, nur – von der Kleinbahn will niemand mehr etwas wissen.

Doch zurück zur DDR-Ära. Obwohl die Reststrecke im unmittelbaren Grenzbereich lag, wurde sie als Anschlußbahn weiterbetrieben. Das volkswirtschaftliche Interesse an einer Eisengießerei und den Ellricher Sandgruben war größer als die Angst, Eisenbahner und Arbeiter könnten die Grenznähe zur Flucht nutzen. In den Bahnhof Ellrich Stadt zog der VEB Vereinigte Gießereisandbetriebe Nudersdorf ein, in den Ellricher Kleinbahn-Lokschuppen wurde später eine Diesellok der BR 102 stationiert, und fortan war von westlicher Seite aus ein reger Betrieb zu beobachten. Da Bahnhof und Lokomotivschuppen im späteren 500-m-Schutzstreifen lagen, war die Gleisverbindung nach Ellrich Reichsbahn durch ein elektrisch gesteuertes Tor gesichert. War eine Rangierfahrt erforderlich, mußten die Grenztruppen erst das Tor öffnen. Ein ähnliches Tor, allerdings durch Seilzug gesteuert, gab es auf den Gleisen der Hauptstrecke Ellrich – Walkenried. Dieses Tor befand sich exakt auf der Grenzlinie. Von hier aus war die alte Kleinbahn gut zu beobachten. Die eingesetzte Diesellok wäre eigentlich als letzte Lokomotive einer Bauserie zur V 23 081 bzw. 102 081 geworden. Die Maschine (LKM 262130/1968) mußte aber direkt als Werklokomotive von Babelsberg nach Ellrich geliefert worden sein. Die zur Anschlußbahn degradierte ex-Kleinbahn hatte durchaus ihre Bedeutung. Allein der Formsand füllte pro Jahr rund 600 Güterwagen. Noch Anfang der achtziger Jahre wurde der Oberbau erneuert – bis dann 1989 wieder eine große Wende kam.





Gesichert war auch das Gleis der ehemaligen Kleinbahn Ellrich – Zorge. Das elektrisch betriebene Tor verschwand schon bald nach der Grenzöffnung. Deutlich sind aber auf diesem Bild noch verschiedene Einzelelemente der Sicherungstechnik erkennbar (7. April 1991).

Von der DR zur Privatbahn?

Sommer 1991, die Währungsunion zwischen DDR und Bundesrepublik ist ein Jahr alt. Was einst die große Hoffnung war, hat anscheinend nun der Bahn den Garaus gemacht. Zwei große Kunden waren der Bahn verblieben. Die VEB Eisengießerei Ellrich (vormals Busse) hat im Juli 1991 »dicht« gemacht. Schon seit dem Februar war das Gleis nicht mehr befahren worden. Der bedeutendste Kunde war der VEB Vereinigte Gießereisandwerke Nudersdorf, Werk III Ellrich. Der Name ist kürzer geworden: Kieswerke GmbH Nordhausen ist jetzt an der Lokomotive angeschrieben. Das Unternehmen gehört noch der Treuhand in Berlin. Käufer sind in Sicht, der hochwertige Formsand verkauft sich gut, vor allem wenn er mit dem LkW bis vor die »Haustür« gefahren wird. Im Sommer 1991 wurde nicht eine Fuhre mehr auf der Bahn gefahren. Die deutsche Einheit hat das gänzliche Ende der Bahn gebracht.

Triebfahrzeuge der Kleinbahn Ellrich-Zorge:

Nr. 1 (ab 1940 Nr. 192)* Henschel 1907/7249, Bauart Bn2t, später DR 98 6210
Nr. 2 (ab 1940 Nr. 193)* Henschel 1907/7250, Bauart Bn2t, später DR 98 6211
Nr. 3 Linke-Hofmann-Lauchham. 1924/2936, Bauart Cn2t, später DR 89 6237
T 1 (ab 1940 T 11)* Lindner 1937, Bauart 1-Adm, später DR VT135 533

* Die neue Numerierung ergab sich durch Übernahme der Betriebsführung durch die Kleinbahnabteilung der Provinzialverwaltung von Sachsen.

Lokomotive 1 kam im April 1946 zur Kyffhäuser Kleinbahn. Ab 1949 wurde sie bei der Gardelegen-Neuhaldensleben-Weferlinger Kleinbahn als 98 6210 geführt. Am 2.12.1965 wurde die Lok in Halle verschrottet.

Lokomotive 2 wurde ebenfalls im April 1946 an die Kyffhäuser Kleinbahn abgegeben. Von dort gelangte sie zur Stendaler Eisenbahn, die Ausmusterung erfolgte am 25.3.1965 in Halle.

Lokomotive 3 wurde bereits 1926 an die Kleinbahn Erfurt-Nottleben verkauft. 1950 kam sie als 89 6237 zum Bw Erfurt P, wenig später zum Bw Gotha. Ab Dezember 1955 war sie als Werklok Nr. 4 im Raw Dresden im Einsatz. 1981 wurde sie als Museumslok in die Bundesrepublik verkauft. Sie zählt jetzt zum Bestand der Museums-Eisenbahn Minden.

T 1 kam auch kurz zur Kyffhäuser Kleinbahn, wurde aber schon 1946 an die Kleinbahn Heudeber-Matierzoll abgegeben.



Und das war die Situation in Ellrich kurz nach der Grenzöffnung: Das Tor zum Bahnhof steht offen, die Grenzzäune stehen noch, die V 23 ist mit Güterwagen auf dem ehemaligen Kleinbahngleis in Bewegung (22. November 1989). *Fotos: J. Glöckner*

Nur für die Juristen bleiben noch einige interessante Fragen zu klären. Wem gehören die Immobilien der Bahn? Der Deutschen Reichsbahn, den ehemaligen Aktionären der Kleinbahn (darunter Länder und Kommunen) oder dem VEB-Nachfolgebetrieb? Schließlich gehört die Lok dem VEB – die Anschlußbahn auch? Ob man sich in Zorge darüber heute noch Gedanken macht?

Johannes Glöckner

Quellenangaben
Manfred Dittmann: Erinnerungen an die Südharzer Eisenbahngeschichte, Clausthal-Zellerfeld 1990
Quill/Ebel: Privatbahnen in der DDR seit 1949 im Reichsbahn-Eigentum
Böttchers kleine Eisenbahnschriften, Folge 4, Dortmund 1970
Michael Reinboth: Aus der Geschichte der Eisenbahn Nordhausen-Northeim, Walkenried 1978

Das erste deutsche Bahnhofsgebäude war eine gezimmerte Balustrade. Um gegen Unwirtlichkeiten des Dezemberwetters von 1835 in Nürnberg gewappnet zu sein, hatte man ein Dach darübergenagelt.
Die ersten größeren Bahnhofsbauten entstanden 1838 in Berlin und 1839 in Dresden und Leipzig mit Inbetriebnahme der ersten Fernbahnen. Mangels Erfahrung waren sie so knapp bemessen, daß sie schon wenige Jahre später leistungsfähigeren Neubauten weichen mußten.

Vorbild für viele

Sieben Jahre nach Beginn des Eisenbahnbaues in Deutschland schuf der Leipziger Architekt Pötzsch mit dem Bayerischen Bahnhof in Leipzig ein Gesamtensemble, das für viele Jahrzehnte eine Vorbildwirkung ausübte. Pötzsch, dem Kritiker vorhielten, sein Empfangsgebäude sei »ein Tempel der Verschwendung«, ging von der Einsicht aus, daß nur eine großzügige Gestaltung (bei entsprechenden Investitionen) späteren Um- und Ausbauten mit weitaus höheren Aufwendungen vorbeugen könne. Sein Entwurf bezog neben dem Empfangsgebäude eine Wagenhalle sowie eine Wagenwerkstatt, zwei Lokomotivschuppen für sechs und vier Maschinen, eine Lokomotivwerkstatt, einen Koksschuppen und ein Wasserreservoir, eine Schmiede, eine Lackiererei, eine Güterwagenwerkstatt, eine Ladestraße mit Güterboden und Gleiswaage ein. Das war 1842 für den ein knappes Jahr zuvor beschlossenen Bahnbau von Leipzig nach Hof mit Anschluß nach Nürnberg – Augsburg – München ein grandioses Projekt.
Wenn auch das Empfangsgebäude in nur zweijähriger Bauzeit (1842–1844) entstand, erwies sich der Streckenbau nach der raschen Inbetriebnahme des ersten Abschnittes von Leipzig bis Altenburg (19. September 1842) im weiteren Verlauf als äußerst schwierig. Der Bau der Brücken zwischen Reichenbach und Plauen brachte der Sächsisch-Baierschen Eisenbahn-Compagnie, die mit 6 Millionen Taler Aktienkapital gegründet worden war, den Bankrott. Allein die Göltzschtalbrücke verschlang für ihre Höhe von 78 m und ihre Länge von 574 m 26 Millionen Ziegelsteine. Bis zu 2600 Bauarbeiter waren sechs Jahre mit der Errichtung des größten Ziegelbaues Europas beschäftigt. Am 1. April 1847 übernahm der sächsische Staat die Bahn.
Schon das Empfangsgebäude des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig, hinter den Windmühlen am Stadtrand auf freiem Felde gelegen, muß den Bürgern des Jahres 1844 in seinen Dimensionen futuristisch erschienen sein. Seine



September 1991: Die zweite Krönung des Portikus ist vollzogen. Um weitere Schritte zu ermöglichen: Konto 6 540 290 bei der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank München, BLZ 700 2001.

Die zweite Krönung des Portikus

Wie auch immer man diesen Bahnhof schreiben mag – Baiersch, Bayersch, Bayrisch, Baierisch oder Bayerisch: Er ist der älteste noch betriebsfähige Kopfbahnhof auf dem europäischen Festland in seiner originalen Grundstruktur.

Leipzig-Baierische Eisenbahn-Compagnie

Eröffnung der Streckenabschnitte

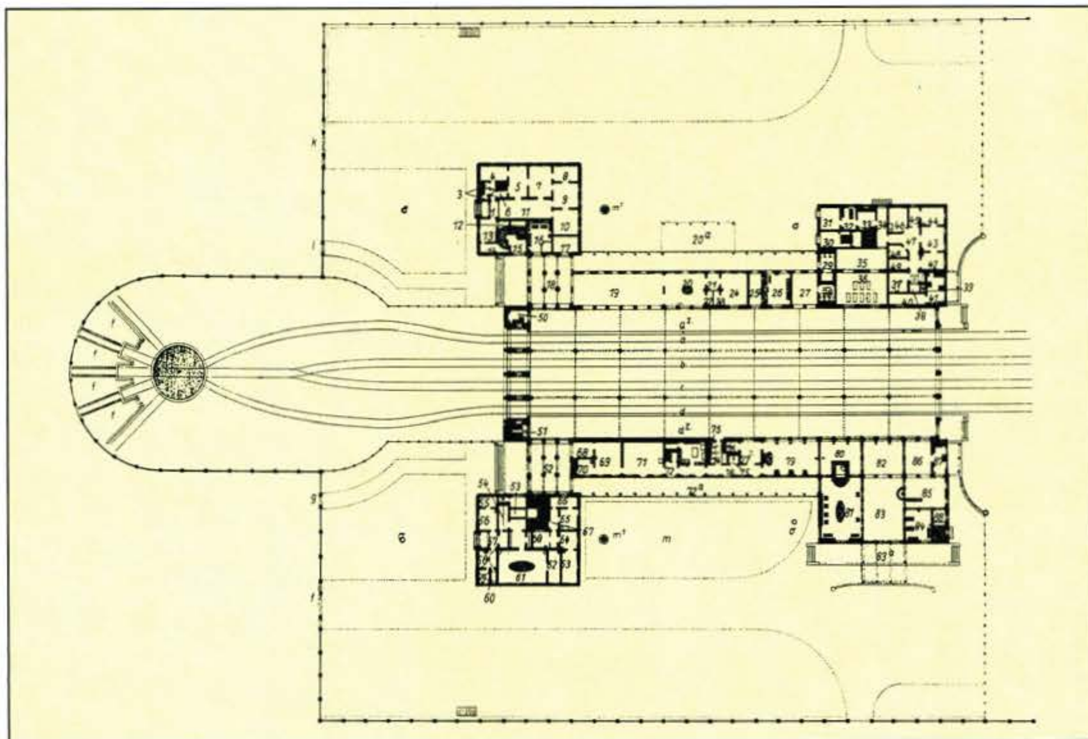
19. 09. 1842:	Leipzig – Altenburg
15. 03. 1844:	Altenburg – Crimmitschau
06. 09. 1845:	Crimmitschau – Werdau
31. 05. 1846:	Werdau – Reichenbach
20. 11. 1848:	Plauen – Hof
15. 07. 1851:	Reichenbach – Plauen



Um 1850: Vor dem Südosttor der Stadt.



Um 1900: In die Stadt integriert.



Situationsplan und Parterregrundriß. Räume (Auswahl): Oberer linker Turm – Portierwohnung und Expeditionsbüros; 18 – Empfangshalle Ankunft; 19 – Gepäckhalle; 20, 24 – Wartesäle; 25, 26 – Schaffnerräume; oberer rechter Turm – Toiletten, Diensträume; 52 – Empfangshalle Abfahrt; unterer linker Turm – Dienst- und Wohnräume; 69 bis 80 – Restauranttrakt; 81 – Wartesaal; 82 bis 88 – Vestibül und Gepäckaufgabe; f (links der Drehscheibe) – Vieh- und Equipagenverladerampen.



Christian August Eduard Pötzsch (6. Juni 1803 – 21. November 1889), Sohn eines Leipziger Maurermeisters, der Architekt des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig.

Breite: 86 m, seine Länge: 102 m! Doch des Architekten Weitsicht machte sich bezahlt: Die Anlagen hielten bis 1912, fast siebzig Jahre, allen Anforderungen stand; am 30. September jenen Jahres wurde der Fernverkehr zum neuen Hauptbahnhof verlegt.

Die Zerstörung

Von Stund an ging es dann bergab. Nur noch für den Lokalverkehr genutzt, gab es 1934 und 1939 Absichten, das Bahnhofsgebäude abzureißen. Aus der an dieser Stelle geplanten Prachtstraße wurde nichts; statt dessen sorgten Bombardements am 4. Dezember 1943, am 20. Februar 1944 und am 6. April 1945 für eine achtzigprozentige Zerstörung. Dabei blieb es. 1973 vorgetragene Versuche von Prof. Manfred Berger, TH Leipzig, den am Weg zum Gelände der Technischen Messe gelegenen Bahnhof in eine Fahrzeughalle für das Verkehrsmuseum Dresden umzuwandeln, scheiterten an Querelen der Denkmalpfleger. In der Folge gab es in den achtziger Jahren Ansätze, zumindest den Portikus zu bewahren; sie blieben wegen mangelnder Baukapazität unzureichendes Stückwerk.

Den Anstoß für ernsthafte Maßnahmen zur Rettung der Reste einstiger Bausubstanz gab der am 21. Dezember 1989 in München eingetragene Verein »Freunde des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig«. Ihm gesellte sich 1990 der Leipziger Verein »Museumsbahnhof Bayerischer Bahnhof zu Leipzig« zur Seite. Zwar fanden sich bis zur Stunde keine namhaften Sponsoren, und auch die Spenden flossen bislang über die Maßen spärlich, doch die Reichsbahndirektion Halle griff tief ins defizitäre Budget und ließ den Portikus mit den beiden Türmen im alten Glanze wiedererstehen.

Daran waren ausschließlich Firmen aus Leipzig und dem Umland beteiligt.

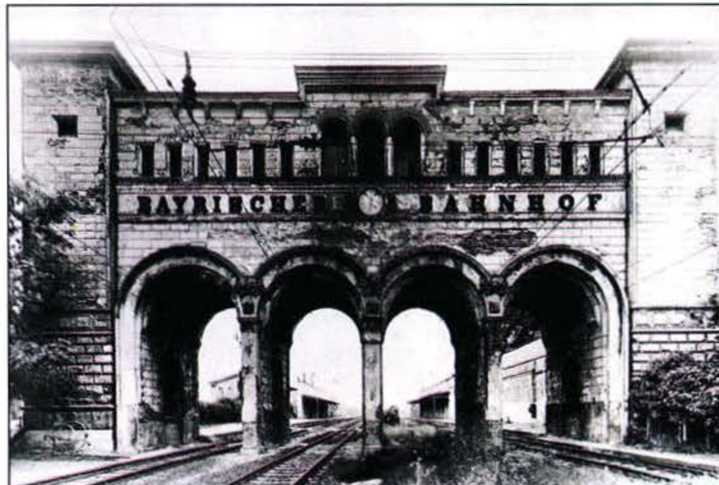
Zukunft ungewiß

Wie es weitergehen soll, will zur Stunde niemand verbindlich sagen. Nur soviel steht fest: Durch die vielen Aufgaben für die öffentlichen Hände ist eine ausschließlich öffentliche Finanzierung für einen reinen Museumsbahnhof in den nächsten Jahren nicht zu erwarten. Private Spendenaktionen mit Hilfe der genannten Vereine in München und Leipzig können bestenfalls helfen, die Reste des ältesten europäischen Kopfbahnhofs vor weiterem Verfall zu retten. Alle Freunde des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig sehen jedoch in Zuschüssen der noch existierenden Deutschen Reichsbahn, der Bundesbahn, der Denkmalpflege (Sächsisches Kultusministerium) sowie in namhaften privaten Zuschüssen und Investitionen eine realistische Chance, einen wertvollen Zeitzeugen europäischer Verkehrsgeschichte als lebendiges Zentrum für Kultur, Wirtschaft und Technik zwischen Altstadt und Messegelände zu erhalten.

Rolf Rahner/Fritz Borchert



Um 1925: Nur noch Lokalverkehr.



Um 1980: Elektrifiziert, aber nicht saniert.

Abendstimmung vor dem Bahnhof Berlin Friedrichstraße: 01 1531 mit einem Schnellzug in Richtung Magdeburg

Aktion Viva Magistrale - kurz: ViMa

Der Hamburger Eisenbahnfreund Robin Garn organisierte mit »Viva Magistrale« seine dritte und wohl auch hochkarätigste wie gewagteste Plandampf-Aktion bei der Deutschen Reichsbahn. Vom 19. bis 22. Oktober 1991 erbrachten die Lokomotiven 01 1531, 03 1010, 41 1185, 41 1231 und 52 8037 zwischen Berlin, Brandenburg und Magdeburg vor 46 Regelzügen über 5 000 Lastkilometer im Zugdienst. 300 Fans aus sieben Nationen waren dabei.

21. Oktober 1991, Bahnhof Zoo

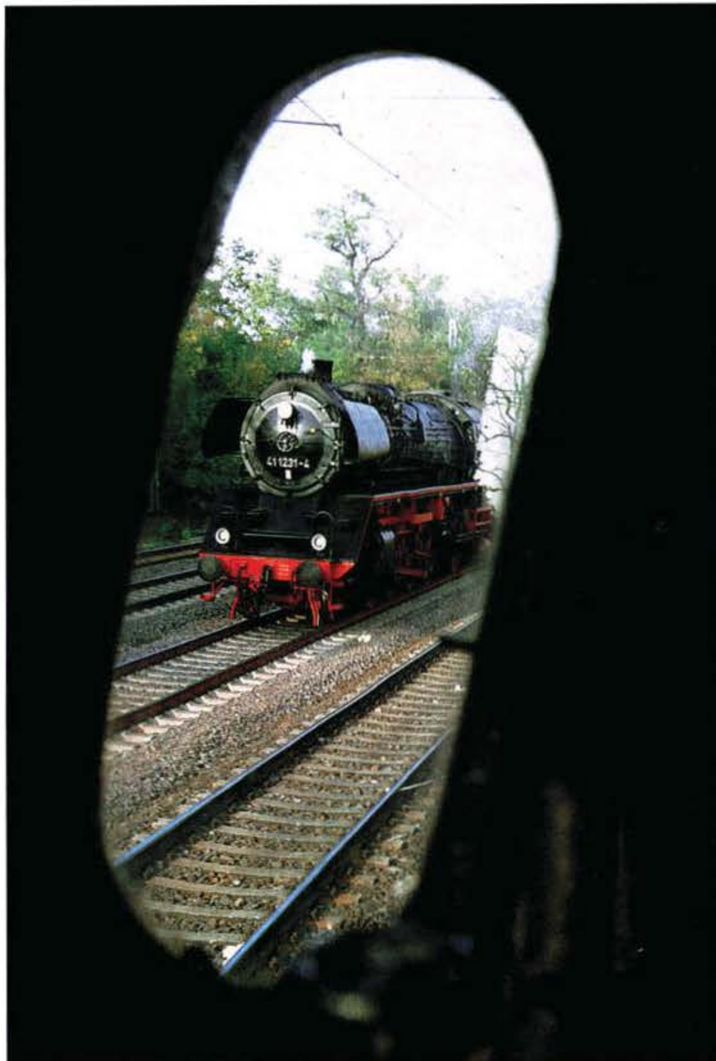
Viertel vor neun:
Der Schnellzug nach Magdeburg wird angekündigt - ansich nichts Ungewöhnliches. Allerdings fällt auf, daß heute die Bahnsteige nicht nur im üblichen Bereich bevölkert sind, sondern auch weit draußen am äußersten Ende und zwar von Personen, die fast ausnahmslos schwer »bewaffnet« sind mit audiovisuellem Gerät (AV). Die Bahnhofshalle ist durchflutet vom morgendlichen Sonnenlicht, in der Nähe unterhalten sich drei Frauen über Steigerungsraten des Immobilienwertes div. Häuser und Grundstücke, die man sich so in letzter DDR-Minute noch billig unter die lackierten Nägel....
Aber da taucht am Hallenende unter begleitendem »Bitte Vorsicht am Bahnsteig 3 - es fährt ein D 642...« die typische Front einer Reichsbahn-Dampflokomotive auf, die den angekündigten Schnellzug führt.
»Ach gucke mal - issja ssüüß!«* sagt eine der Immo-Anlegerinnen während die Lok »light« rauchend vorbeirollt und etwas Kohle-Feuer-Geruch verbreitet - »Süüß, sowas, ja!«. Entsprechend den Erwartungen der Jäger des verlorenen Bildes, die am äußersten Bahnsteigende balancieren, rollt die Maschine weit vor und kommt genau...nein doch nicht! oh, oh..: ein paar Meter zu weit vorn zum Stehen. Verzweiflung ist in manches Gesicht geschrieben. Der Profi trägt´s mit Gleichmut! Doch da rückt der Zeiger auf 8.56 Uhr und die weibliche, jedoch blechern übertragene Lautsprecherstimme mahnt: »Bitte Einsteigen, die Türen schließen und Vorsicht bei der Abfahrt!« Vorsicht - wieso? Achja, klar: daß man das Bild nicht vermasselt! Nett, daß die Reichsbahn daran denkt. Den Finger am Auslöser, stehen die Fotografen. Die Spannung steigt, in der Hektik kommt es noch zu vereinzelten Gleisüberschreitungen. Doch immerhin: mit Umsicht und nur in einzelnen Fällen. Allgemein ist der Lokfreund hierin doch schon disziplinierter geworden...



Mit Volldampf verläßt der D 642 den Bahnhof Genthin gen Halberstadt, voran eine gute alte Bekannte: die 03 1010.

Motorradbrillen empfehlenswert

Um 8.59 Uhr ist es dann soweit! Das weiße Rauschen der offenen Zylinderhähne steigert sich dramatisch - sacht, kaum merklich erst, setzt sich der Zug in Bewegung. Letzte Türen knallen zu. Sachte Auspuffstöße werden in den hellen Berliner Morgenhimmel gehaucht. Eine Andeutung von Dreiviertel-Takt kommt auf, als die Schnellzuglok durch die Kurve tastet, belauscht und beäugt von unzähligen Mikrofonen, Fotoapparaten, Videokameras und verschämten Super-8 aus den ersten beiden Wagen. Aus fast jedem der Fenster dort ragen zwei Köpfe plus dazugehörige Elektronik. Plötzlich stiefeln einige schwer bemantelte »AV-Bewaffnete« mit bedeutenden Mienen durch den Mittelgang des dritten Wagens, reißen zwei Fenster auf und machen sich unverzüglich an ihre Dokumentationsarbeiten. Autsch - ein halbverbranntes Kohlekörnchen bohrt sich schmerzhaft in den Augapfel. Ein Mann fällt aus. Doch die anderen erledigen ihre Mission routiniert. Geschützt mit Motorradbrillen kann ihnen der Auswurf nichts anhaben - einige der übrigen Fahrgäste fühlen sich leicht »verkohlt«. Ein Mann wagt den Aufstand, jedoch seine eher maulig-verwunderte Frage »Sagen Sie mal, haben Sie denn noch keine Lokomotive gesehen?«* disqualifiziert ihn sogleich. Nein, manchmal genierte man sich schon etwas, wenn man gestand, daß man auch dazu gehört. Auch wenn einige wenige Fahrgäste dem Treiben dieses schwirrenden Schwarms ein ziemlich weitgehendes Unverständnis entgegenbrachten: Die meisten waren wesentlich rücksichtsvoller als andersrum manche der - zugegebenermaßen im Rücksichtnehmen durch ihre »Pflichten« behinderten - Dampflok-Extrem-Fans (wie bei allen Extremi, seien es nun Bergsteiger, Taucher oder was immer). Mancher rannte bei Unterwegshalten auf dem direkten Weg zur Lok vor, wobei um die eigene Achse kreiselnde Fahrgäste einen Weg zu markieren schienen - offensichtlich handelte es sich um eine spontane Inszenierung von Ionescu´s »Les Rhinoceros«.



Vor dem Magdeburger Hbf begegnen sich die Staßfurter 41 1231 und die Berliner 52 8087. Stets grüßte man sich mit einem Pfiff.

Nicht mehr als 120 km/h

Der Kartenverkauf übrigens war eher dürftig organisiert (Mir gelang es erst nach dreimaliger Nachfrage meinen Obolus zu bezahlen!), was in apartem Kontrast zum Recht des Organisators stand. Es bleibt zweifelhaft, ob die Einnahmen gehoben wurden durch ruppige Anwürfe á la: »He. Sie haben nicht bezahlt!«* - unterschiedslos ausgeteilt an Lokfreunde, die Ihre Kleidung nicht mit der Anstecknadel ihrer Teilnehmerkarte durchlöchern wollten oder diese aus anderen Gründen (siehe oben) lieber in der Tasche trugen, wie an solche, die tatsächlich mogelten und an »Normal-Fahrgäste«, die auch mal den Fotoapparat zur Hand nehmen wollten. Etwas mehr Niveau bitte.

Traktionstechnisch gesehen, erfüllten die Lok und Personale mit absoluter Routiniertheit die Zugförderung der Schnell- und Personenzüge. Die Maschinen waren sauber und in gutem Zustand. Zum Bedauern einiger der Stoppuhr-Artisten wurden die Plangeschwindigkeiten bis 120 km/h zwar erreicht, jedoch nicht überschritten. Da die Loks auch während der Beschleunigung, mit Ausnahme - soweit mir bekannt - eines Falls größerer Verspätung (Ursache außerhalb der Dampftraktion!), nicht voll ausgefahren wurden, da dies zur Plan-Einhaltung ausreichend war, vermuteten einige der englischen Lokfreunde, die Maschinen hätten wohl »Not a very good performance!«. Sollte dieser Eindruck, dem ich im Gespräch entgegentrat, allgemeiner gewonnen worden sein, so wäre das bedauerlich. Die tatsächlich gefahrenen Leistungen orientierten sich natürlich an den Fahrplanverhältnissen. Sie stellten somit nicht den Maßstab der technischen Leistungsfähigkeit der Lok dar, die weit höher anzusetzten ist. Dennoch gaben die Zugfahrten schöne Eindrücke vom Wesen der Zugförderung mit Dampflokomotiven und besonders von den seinerzeit gut gelungenen Reko-Maschinen der DR. Thank you - merci mille fois - herzlichen Dank der Reichsbahn ebenso wie dem Hauptorganisator. *M. Dupant*

* Original-Zitat



Lokomotiven 41 1231 und 52 8087 streben im morgendlichen Gegenlicht mit dem N 7410 bei Biederitz der Elbniederung entgegen.

Fotos: M. Reimer

Erneuerung der SŽD:

Gute Chancen für deutsche Industrie

Die deutsche Eisenbahnindustrie kann sich gute Chancen ausrechnen, an der umfassenden. Erneuerung und Modernisierung der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) mit Know-how, Gemeinschaftsproduktionen bzw. Lizenzfertigungen, Kooperationen und Investitionen mitzuwirken. Dies ergibt sich aus einer Studie, die die Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH (DEConsult), Frankfurt (M.), im Auftrag des Verkehrsforum Bahn e.V. erarbeitete.

Die Sowjetischen Eisenbahnen, das größte Transportsystem der Welt, das mehr als die Hälfte sämtlicher Güterverkehrsleistungen und ein Viertel aller Personenbeförderungsleistungen der Schiene weltweit erbringt, stehen vor einem umfassenden Erneuerungsprogramm, dessen Milliarden-Investitionen nach Experten-Einschätzung ohne ausländisches Kapital nicht zu realisieren sind. Das »Programm zur technischen Umgestaltung und Modernisierung der Eisenbahnen der UdSSR in den Jahren 1991 – 2000« enthält weitgestreckte Ziele.

So sind neben der umfassenden Erneuerung der wichtigsten Strecken die Inbetriebnahme von bis zu 9 000 Kilometern zweiter Gleise, die Elektrifizierung von bis zu 18 000 Streckenkilometern, die Rekonstruktion von 300 Rangier- und Güterbahnhöfen sowie knapp 150 Personenbahnhöfen geplant. Fast 8000 Elektrolokomotiven, 14 000 Disellokomotiven für den Streckendienst, weitere 5 000 für den Rangierdienst, 900 000 Güterwagen, 70 000 Reisezugwagen und rund 115 000 Computer für die unterschiedlichsten Aufgaben sollen beschafft werden.

Der Hintergrund für dieses ehrgeizige Programm: Das sowjetische Eisenbahnsystem ist völlig überaltert und kann im Personen- wie im Güterverkehr den Anforderungen kaum noch gerecht werden.

Die deutsche Studie beziffert die jährlichen Verluste, die sich aus fehlenden oder mangelhaften Transportkapazitäten ergeben, auf etwa 10 Milliarden Rubel - ein beträchtlicher Ausfall.

v.Ha.

Bad Orber Kleinbahn wird endgültig stillgelegt



Schon heute steht fest: Mit Ablauf des Jahres 1995 ist das Ende der 6,5 km langen Kleinbahn Wächtersbach – Bad Orb besiegelt. Diese ungewöhnliche Kleinbahn, auf der ein Wendezug im angenäherten Halb- bzw. Einstundentakt verkehrt, verursacht jedes Jahr rund 1 Million Mark Verluste. Und die Fahrgastzahlen sind weiter rückläufig. Nur 5 % der Kurgäste nutzen die Bahn. Der Eigentümer der Bahn, die Kreiswerke Gelnhausen GmbH, wollten erreichen, daß Bad Orb die Hälfte der Defizite trägt. Der Kurort hat aber kein Interesse, da er ganz andere Pläne verfolgt. Ende 1995 läuft nämlich auch der Stromlieferungsvertrag mit den Kreiswerken Gelnhausen aus. Dann will Bad Orb das Geschäft mit dem Strom in eigener Regie übernehmen. Aus den Überschüssen beim Stromverkauf haben die Kreiswerke bislang aber die Verluste der Kleinbahn bestritten. Trotz allem macht die Bahn bis heute einen äußerst gepflegten Eindruck. Es existieren drei MaK-Diesellokomotiven aus den Jahren 1959 und 1960. Nur eine Reisezuggarnitur ist vorhanden. Sie besteht aus einem Steuerwagen mit Beiwagen. Güterverkehr findet nicht statt. Sehenswert sind der Lokschuppen und das monumentale Bahnhofsgebäude in Bad Orb. Zusammen mit Wendezug und Stangendiesellok stellt die kleine Bahn ein einzigartiges technisches Kulturdenkmal dar. Auf dem Foto: Lok VL 11 (MaK 220036/1959) mit VB 20 und VS 19 am 10. September 1991 in Bad Orb.

Text und Foto: J. Glöckner,

Mobile Funkstation für DR und DB

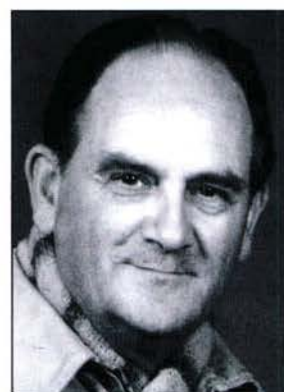
Die beiden deutschen Bahnen verfügen über moderne UKW-Zugfunksysteme, die Sprechverbindungen zwischen den örtlichen Betriebsstellen auf der einen Seite und den Zugpersonalen auf der anderen Seite sowie zwischen den Zügen ermöglichen. Jedes der Systeme erfüllt die Forderungen des internationalen Eisenbahnverbandes UIC, wobei das der Deutschen Reichsbahn von der betriebstechnischen Konzeption her fortgeschrittener ist als das der Deuschen Bundesbahn. Bislang war es allerdings nicht möglich, von den mobilen Zugfunkstationen auf den Lokomotiven der einen Bahn aus mit den Feststationen der anderen Bahn zu sprechen. Während der Zugbahnfunk der DB mit einem digitalen Rufsystem arbeitet, verwendet die DR ein analoges Rufsystem.

Immer mehr Lokomotiven fahren zwischen beiden Netzen hin und her oder werden für längere Zeit ausgetauscht. Für sie sind besondere Mobilstationen nötig, die wahlweise mit digitalem oder analogem Rufsystem betrieben werden können. Als erster Anbieter stellte das thüringische Funkwerk Kölleda im Frühjahr 1991 solch ein Gerät vor. Die Baumuster , »MESA 2002» genannt, werden gegenwärtig von der Deutschen Reichsbahn erprobt. Wenn die Versuche zufriedenstellend verlaufen, werden die ersten Lokomotiven noch in diesem Jahr mit den neuen Funkgeräten ausgerüstet. Die von der DB angemieteten Elektrolokomotiven der DR sollen dazu gehören. *hn*

Sieben EC mit SBB-Panoramawagen

Ab Sommerfahrplan 1992/93 kommen die 12 neuen, 200 km/h schnellen 1. Klasse-Panoramawagen der SBB (Stückpreis 2,4 Mill. sfrs) in folgenden sieben EC-Neuverbindungen zum Einsatz: EC Rembrandt (Chur ↔ Amsterdam), EC Berner Oberland (Interlaken Ost ↔ Amsterdam), EC Bavaria (Zürich ↔ München), EC Gottfried Keller (Bern ↔ München), EC Lutetia (Genf Aeroport - Mailand), EC Lemano (Mailand - Genf Aeroport) sowie IC Canaletto (Zürich ↔ Venedig). Damit kommen diese Fahrzeuge dank ihres um 45 cm höher gelegenen Fußbodens und der bis in das Dach hineingezogenen Seitenscheiben auch auf den Gleisen der DB, NS und FS zum Einsatz. *v.Ha.*

NACHRUF



Wir trauern um unseren Autor und Freund

LOTHAR NICKEL

Er verstarb plötzlich und unerwartet am 7. November 1991.

Lothar Nickel war ein Modelleisenbahner und Eisenbahnhistoriker, der durch viele Veröffentlichungen im In- und Ausland bekannt wurde. Für uns bleibt Lothar Nickel unvergessen.

Redaktion MODELL EISENBAHNER

DWE ohne Personenverkehr



Bereits am 25. Mai 1968 wurde auf der ehemaligen und 1949 von der DR übernommenen Dessau-Wörlitzer Eisenbahn (DWE) nach 74 Jahren Betriebszeit der Reiseverkehr und gleichzeitig der Dampflokbetrieb eingestellt. Der Güterverkehr wurde indes weiter betrieben. Die in der ex-DDR ab 1980 angeordnete Energiepolitik führte ab dem 23. Mai 1982 zur Wiederaufnahme eines saisonbedingten Reiseverkehrs, anfänglich mit Bag-Wagen und Lokomotiven der Baureihen 102 und 106. Später verkehrten Maschinen der Baureihe 110 und Bghw-Wagen.
Ein von Eisenbahnfreunden in den 70er und 80er Jahren immer wieder geforderter Museumsbetrieb wurde stets abgelehnt, lag doch an der Strecke das Chemiewerk Kapen, wo Waffen und Munition hergestellt und gelagert wurden. Und so blieb es bei einigen Sonderfahrten mit den Lokomotiven 89 1004, 64 007 und V 36 027. Ab 1990 fuhren dann zwischen Dessau und Wörlitz fast nur noch leere Personenzüge. Am 6. Oktober 1991 verkehrten daher auf der ehemaligen DWE die vorerst letzten Reisezüge. Die Eisenacher Traditionslokomotive 91 6580 pendelte mit dem Traditionspersonenzug dreimal zwischen Dessau und Wörlitz. Hier gab es ebenso kleine Bahnhofsfeste wie in Oranienbaum und Dessau. Eisenbahnfreunde aus den Kreisen Dessau und Gräfenhainichen, das Bauhaus Dessau sowie der Landtag in Sachsen-Anhalt sind für den Erhalt der Bahn. Noch vor den Abschiedsfahrten gründete sich der »Verein Wörlitzer Museumsbahn e.V.«. Das größte Problem stellt derzeit die Erneuerung der Dessauer Muldebrücke dar. Auf dem Bild: Scheinanfahrt an der Autobahnbrücke bei Dessau am 6. Oktober 1991.

Text und Foto: M. Imm, Gräfenhainichen

T 435 weiterhin in Karsdorf



Die Karsdorfer Zement GmbH betreibt ein umfangreiches Anschlußbahngleisnetz. Derzeit sind sieben Dieselloks des Typs V 60 und noch vier dieselelektrische Lokomotiven des ČKD-Typs in Betrieb. Letztere wurden von der Lokomotivfabrik Českomoravská Kolben Danek (ČKD) in Praha-Smichov an die DR oder direkt an Industriebetriebe geliefert. Mitte der 70er Jahre gehörten bis zu zehn Maschinen des Typs T 435 (entsprechen denen der ehemaligen DR-BR 107) zum Bestand der Anschlußbahn.
Diese Lokomotiven bewähren sich im robusten Rangierbetrieb ausgezeichnet. Revisionen der Instandhaltungsstufe 6 werden in Česká Trébová ausgeführt. Im März 1991 erhielt die Werklok 012 einen Anstrich in den neuen Firmenfarben (siehe auch MEB 11/91, S.20).

Text und Foto: S. Graßmann, Gräfenhainichen

Herstellerangaben über die Karsdorfer T 435

Betr.-Nr.	Hersteller-bzw. DR-Bezeichnung	Fabrik-Nr.	letzte Vb	übernommen von
001	T 435 0554	5075/1961	7. 3.1987	ČKD Praha
004	107 004-4	5684/1962	31.3.1979	Bw Leipzig
			Raw Cottb.	Hbf Süd
010	T 435 0556	5090/1961	31.5.1984	ČKD Praha
012	107 018-4	5698/1962	15.11.1989	BKK Lübbenau

Neues Eisenbahnmuseum in St. Petersburg



Eine Attraktion für Eisenbahnfreunde dürfte das im Juli 1991 eröffnete Freilichtmuseum in St. Petersburg sein. Es wurde bereits 1983 vom Chef der »Oktober-Eisenbahn« (die Oktoberbahn ist ein Bezirk von 32 Direktionsbezirken der sowjetischen Eisenbahn) gegründet. In die umfangreiche Fahrzeugsammlung wurden bisher über 600 000 Rubel investiert. Als Sponsor treten drei Joint-venture-Unternehmen – unter anderem eine interantionale Hotelkette – auf. Das Museum liegt in Pawlowsk, direkt an der ersten russischen Eisenbahn von St. Petersburg nach Zarskoje Selo (siehe »me« 12/82 und 8/84). Derzeit sind 15 Lokomotiven, verschiedene Waggons, ein Schneepflug und der Wagen eines Panzerzuges ausgestellt. Im Großraum St. Petersburg stehen verstreut noch weitere Lokomotiven, die für das Freilichtmuseum aufgearbeitet werden sollen. Diese Fahrzeugsammlung ergänzt das kleine Eisenbahnmuseum im Zentrum der Stadt, das für Originalfahrzeuge keinen Platz hat.

Für Sonderfahrten stehen auch betriebsfähige Dampflokomotiven zur Verfügung. Außerdem können auf drei St. Petersburger Bahnhöfen Lokomotivdenkmäler bewundert werden. St. Petersburg ist also mehr denn je eine (Eisenbahn-)reise wert. Übrigens, wer mit dem Flugzeug anreist, der kann beim Anflug auf St. Petersburg (rechte Seite) das neue Eisenbahnmuseum auch von oben bewundern.

Auf dem Bild, entstanden am 8. Juli 1991: Die älteste einsatzfähige Dampflokomotive im Großraum St. Petersburg ist die um die Jahrhundertwende gebaute OW-324.

Mit einem historischen Zug verkehrt sie gelegentlich zwischen dem Witebsker Bahnhof in St. Petersburg und Puschkin, der Sommerresidenz des Zaren.

Text und Foto : J. Glöckner, Dortmund

Ausgestellte Lokomotiven im Eisenbahnmuseum Pawlowsk (St. Petersburg), Bestand Juli 1991

	Reihe					
	Original	Umschrift	Achsfolge	Baujahr/Fa.-Nr.	Hersteller	Bemerkungen
Dampflok	3^{M}730-31	E^{M}730-31	Eh2	1931–35	Sormowo, Woroschilowgrad, Charkow, Brjansk	
	ФД20-1477	FD20-1477	1'E1'h2	1937/ 1)	Woroschilowgrad	Klasse »Felix Dzierzynski«
	CO^{M}17-1137	SO^{M}17-1137	1'Eh2	1937–38	Woroschilowgrad	umgebaute Kondenslok
	T3 5694	TE 5694	1'Eh2	1943/3985	Schichau (Deutschl.)	ex DR 52 5694, Tender BR 50 (DR)
	CO17-4590	SO17-4590	1'Eh2	1948–49	Woroschilowgrad	
	3^{R}762-90	E^{R}762-90	Eh2	1952/1222	Resita (Rumänien)	
	Λ 2112	L 21121	1'Eh2	1953/9890	Kolomna	
Diesellok	T31-20-165	TE1-20-165	Co'Co'	1947-51	Charkow	diesel-elekt.
	T32-414	TE2-414	Bo'Bo'	1954/ 1)	Charkow	diesel-elekt. Doppellok
	T33-100	TE3-100	Co'Co'	1957/ 1)	Charkow	diesel-elekt. Doppellok
	T3П10-163	TEP10-163	Co'Co'	1965/ 1)	Charkow	diesel-elekt.
	ДА-031	D^{A}-031	Co'Co'	1944/ 1)	Alco (USA)	diesel-elekt. 2)
	BM31-043	WME1-043	BO'Bo'	1960/347	MAVAG-Ganz (Ungarn)	diesel-elekt.
	TГ102-153	TG102-153	B'B'	1963/78	St. Petersburg	diesel-hydr.,von der Doppellok nur 1 Teil vorh.
Ellok	BΛ23-291	WL23-291	Co'Co'	1959/ F1)	Novoscherkassk	3000 V Gleichstrom

1) keine Fabriknummer bekannt
2) es ist fraglich, ob die Ordnungsnr. stimmt

Abrüstung bei den SŽD



Die Jahrzehnte dauernde, ständige Konfrontation der östlichen und westlichen Militärblöcke hat dazu geführt, daß die Sowjetischen Eisenbahnen sogenannte »Strategische Reserven« vorgehalten haben. Hierbei handelt es sich überwiegend um Dampflokomotiven, die abseits der Städte in großer Stückzahl betriebsfähig abgestellt wurden. Oft in Waldstücken versteckt, wurden so an zahlreichen Orten jeweils 20 – 30 Loks zusammengezogen und konserviert. Bis Ende der achtziger Jahre war es üblich, diese Lokomotiven auch gelegentlich einzusetzen. Dies gewährleistete u.a. eine fortwährende Schulung der Lokpersonale. Immerhin hat die Sowjetunion seit vielen Jahren keinen planmäßigen Dampflokzugbetrieb mehr.

Angesichts der weltweiten Entspannung soll nun das System der strategischen Reserve abgeschafft werden. Die letzten Fahrten absolvierten die Strategie-Loks bezeichnenderweise vor Sonderzügen westlicher Eisenbahnfreunde. Damit ist auch die bislang geübte Geheimhaltung solcher Lokansammlungen dahin. In Weißrussland, im Baltikum und im Raum Petersburg können mittlerweile folgende Standorte benannt werden: Nördlich von Baranovici, an der Strecke nach Lida standen im Sommer 1990 rund 20 Diesel-Doppellokomotiven der Baureihe TE3 konserviert abgestellt. In Lida waren rund 15 Lokomotiven der Dampflokbaureihen L, EM und ER hinterstellt.

Im Lettland, nahe dem Bahnhof Jerike, standen in einem umzäunten Areal 23 Loks der Baureihe L (1'Eh2) und drei TE, bei denen es sich um die ehemaligen Kriegsloks 52 036, 52 6747, und 52 7628 handelt. Im lettisch-estnischen Grenzbahnhof Valga stehen wiederum etwa 20 Dampfloks der Baureihe L. Und in Zelenogorsk, 50 km nördlich von St. Petersburg, warten bis heute rund 30 Güterzugdampfloks der Reihen EM und ER auf einen Einsatz. Außerdem finden sich hier einige Diesel- und Elektrotriebwagen sowie eine alte Tenderlok, die für das St. Petersburger Eisenbahnmuseum vorgesehen ist.

Die Sowjetischen Eisenbahnen wollen nun alle Lokomotiven dieser Abstellplätze – wieviele es insgesamt gibt, ist unbekannt – verschrotten. Ein Verkauf an Eisenbahnfreunde im In- und Ausland ist auch möglich. Die Nachfrage dürfte sich allerdings in Grenzen halten. Einige Dampflokomotiven werden heute schon in der UdSSR für Sonderfahrten zurückgehalten. Der Zustand der Loks ist allerdings oft nicht besonders gut, da diese in den letzten Jahren kaum bewegt wurden.

Auf dem Bild: Eine konservierte TE (ex BR 52), die wie neu aussieht!

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund

Künftiges Eisenbahnmuseum?

Die dem Bw Güsten unterstellte Triebfahrzeugeinsatzstelle Staßfurt war schon in der ex-DDR ein Begriff für Eisenbahnfreunde. Das Gelände mit dem Halbrundlokschuppen beherbergt heute fast den gesamten Dampflokbestand der ehemaligen Rbd Magdeburg. Er kann von jedem Eisenbahnfreund besichtigt werden: Man melde sich beim Lokleiter, trage sich in die Besucherliste ein und bezahle 2 DM Eintritt, der zum Erhalt der Dampflokomotiven dienen soll. Neben einiger Museumslokomotiven , wie die 01 005, 65 1049 und 95 6676, gehören noch die letzten Vertreter der Baureihen 41 und 44 sowie der Triebwagen 186 257 zum Bestand. Heizlokomotiven, Dampfspender, drei Heizkesselwagen und z-gestellte Dampflokomotiven können ebenfalls besichtigt werden. Später soll die Einsatzstelle zum »Mitteldeutschen Eisenbahnmuseum« umgestaltet werden.

M. Imm, Gräfenhainichen

65 1057 in Berlin



Die Lokomotive 65 1057 gehört seit dem 15. September 1991 den Berliner Eisenbahnfreunden e.V. Das Bild entstand bei der Einweihungsfahrt am 6. Oktober 1991 in Berlin-Lübars. *Foto: F. Flatter, Klosterfelde*

»Inselbahn« auf Usedom



Der Eisenbahnverkehr auf der Ostseeinsel Usedom erlebt derzeit seinen Niedergang. Zum letzten Fahrplanwechsel wurden zwei Zugpaare gestrichen. Das Personal hat sich daran gewöhnen müssen, weitgehend leere Züge zu fahren. Zur Ferienzeit hat es zwar wieder einen spürbaren Fahrgastzuwachs gegeben - dennoch sieht die Zukunft schlecht aus. Seit Ende 1990 gibt es keine Verbindung mehr zum Streckennetz der DR. Die Fähre in Wolgast ist nicht mehr einsatzfähig, eine Aufarbeitung nicht in Sicht. Die acht Lokomotiven auf der Insel (110 001, 026, 035, 126, 221, 380, 792 und 864) sowie die Reisezugwagen können nicht mehr ins Ausbesserungswerk. Noch sind alle 110er einsatzbereit. Außerdem können kleine Reparaturen bis hin zum Auswechseln von Teilen im Bw Heringsdorf durchgeführt werden. Zur Zeit werden täglich vier Lokomotiven benötigt. Es ist also absehbar, wann aufgrund von Untersuchungsfristen der Verkehr zwangsläufig eingeschränkt werden muß.

Während die Insel zur Sommerzeit im Autoverkehr erstickt, sind einige Gedanken völlig aus der Diskussion. Man könnte die Insel für den touristischen Autoverkehr sperren und sogar die alte Stecke Seebad Ahlbeck – Swinemünde (Polen) – Usedom – Ducherow wiederaufbauen. Dies hätte den Vorteil, daß der Grenzübergang zwischen Seebad Ahlbeck und Swinemünde, der ohnehin nicht für den Autoverkehr zugelassen ist, ein öffentliches Verkehrsmittel bekommt, welches dem starken (inzwischen visafreien) Grenzverkehr entgegenkommt.

Der Wiederaufbau der Brücke bei Karnin (die Hubbrücke wurde im zweiten Weltkrieg zerstört) würde den Verlust der Wolgaster Fähre ausgleichen. Dann wären wieder, so wie vor dem Krieg, durchgehende Eil- und D-Züge nach Usedom möglich. Seit der deutschen Einheit zeigt sich immer mehr, daß Usedom zum Naherholungsgebiet für (Gesamt-)Berlin wird. Vor dem Krieg war man mit dem Zug von Berlin aus in drei Stunden auf Usedom und damit so gut wie am Strand. Bei den derzeitigen Verkehrsverhältnissen ist es illusorisch, da heute mit dem Auto mithalten zu wollen.

Wenn Usedom ein lohnendes Reiseziel bleiben soll, dann empfiehlt es sich für den Fremdenverkehr, daß Bahn und Landesregierung möglichst schnell nach einem Gesamtkonzept suchen. Der nächste Sommer kommt bestimmt! Möglicherweise muß bis dahin der Zugverkehr weiter reduziert werden. Was aus der Eisenbahn auf Usedom wird, darüber sollte schon nachgedacht werden (vgl. MEB 11/90 und MEB 5/91).

Auf dem Bild: Lokomotive 110 001 mit dem Zug 18194 verläßt den Bahnhof Seebad Ahlbeck am 29. Juli 1991. *Text und Foto: J. Glöckner,*

33 000. Henschel-Fahrzeug

Mit dem rund 7,5 Mio DM teueren ICE-Triebkopf 401 073-2 lieferte die zum ABB-Konzern gehörende Henschel AG in Kassel am 26. September 1991 ihre 33 000. Lok in ihrer fast 150jährigen Lokbaugeschichte aus. Heute ist der Bau von Lokomotiven mit Drehstromantriebstechnik das Hauptgeschäft. Von den weltweit rund 1100 im Einsatz befindlichen Lokomotiven mit diesem universellen Antriebssystem tragen allein 650 Maschinen das Zeichen »Made in Kassel«. *v.Ha.*

DR-Museums- und Traditionslokomotiven

Auf Anfrage teilte Herr Münchschwander, Vorstandsmitglied der Deutschen Reichsbahn, dem BDEF mit, daß die DR beabsichtige, von ihren derzeit 163 Dampflokomotiven ca. 45 in ihrem Bestand zu behalten, um durch den Betrieb dieser Lokomotiven einen Beitrag zur Bewahrung deutscher Eisenbahngeschichte zu leisten. Die überzähligen Lokomotiven sollen in den nächsten Jahren verkauft oder verschrottet werden.

Die DR beabsichtigt, die derzeit 24 betriebsfähigen Museumslokomotiven sowie 20 vom Verkehrsmuseum Dresden übernommene Dampfloks mit der Unterstützung von Vereinen zu unterhalten, um durch Einsatz ehrenamtlicher Kräfte Kosten zu sparen, wie dies in anderen Bereichen, z.B. dem Umweltschutz, ebenfalls üblich ist.

Akteure hierfür bilden jene Pflegekollektive, die bereits in DDR-Zeiten Dampflokomotiven in ihrer Obhut hatten. Diese Eisenbahnfreunde waren überwiegend im Deutschen Modelleisenbahn-Verband organisiert und müssen sich nun als eigenständige Vereine konstituieren. Bei den Mitgliedern dieser Kollektive besteht ein großes Interesse an »ihren« Lokomotiven, in die sie bereits viele Arbeitsstunden investiert haben.

Der BDEF begrüßt die angestrebte Zusammenarbeit, ermöglicht sie es doch, das ehrenamtliche Engagement für die Eisenbahn mit den Möglichkeiten eines großen Bahnbetriebs zum gegenseitigen Nutzen zu verbinden. Es ist zu wünschen, daß das Beispiel der DR auch bei der DB Schule macht, die heute trotz verschiedener Angebote noch auf die Mitarbeit Feiwilliger verzichtet.

Der BDEF ist bereit, die DR bei der Realisierung ihres Konzeptes zu unterstützen. Bietet sich hier doch die Gelegenheit, eine vom BDEF in der Eisenbahndenkmalpflege lange geforderte Struktur in der Praxis zu erproben.

Interessenten aus den Vereinen schreiben bitte an den Stellvertretenden Vorsitzenden des BDEF, Heimo Echensperger, Grabenstraße 22, W-7035 Waldenbuch.

Odergemeinde mit gutem Vorsatz



Kietz, am Schnittpunkt von Oder und Bundesstraße 1 gelegen, hat am 3. Oktober 1991 den Namen wieder erhalten, den es 1954 unfreiwillig ablegen mußte: Küstrin-Kietz. Entsprechend änderte sich auch die Bahnhofsbezeichnung (KBS 173/175). Am Tag der Deutschen Einheit gab es einen Sonderreisezugverkehr von Küstrin-Kietz nach Küstrin in Polen. Gegen 14 Uhr konnte erstmals wieder die von den sowjetischen Streitkräften geräumte Insel zwischen Oderarm und Oder betreten werden. Eingepflastert in der B 1 fand sich hier sogar noch ein Gleisstück der früheren meterspurigen Küstriner Straßenbahn.

Text und Foto: L. Neve, Berlin

Museumsbahn durch ABM

Bei Spöttern heißt ABM manchmal auch »Arbeit bis Mittag«, schrieb kürzlich eine bekannte deutsche Tageszeitung zum Thema Arbeits-Beschaffungs-Maßnahmen (ABM) in den neuen Ländern.

Einen Leitfaden mit Fallbeispielen zu diesem Thema legte jetzt das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung (BAS) unter dem Titel »ABM: Arbeit für viel Nutzen für alle« vor. Geschildert wird in dieser Broschüre sehr detailiert wie man die ABM für die verschiedensten Maßnahmen nutzen kann. Unter der Rubrik »Verbesserung der touristischen Infrastruktur« dürften auch Eisenbahnvereine auf ihre Kosten kommen: Der Bau einer Museumsbahn als touristischer Anziehungspunkt wird ausführlich erläutert.

Vereine und Gemeinden, die diese Chance nutzen wollen, sollten sich beim BAS Referat Öffentlichkeitsarbeit, Postfach, W-5300 Bonn 1, umgehend diese Broschüre bestellen. Die Lohnkosten für die ABM-Beschäftigten werden zu 100 Prozent übernommen. Zu den Sachkosten gibt es zinslose Darlehen oder Zuschüsse von bis zu einem Drittel der Lohnkosten. Museumsbahnen in den alten Bundesländern können davon nur träumen!

J. Seidel,

SIG liefert Laufwerke für Europa-Tests

Drehgestelle aus der Schweiz sind der Maßstab für europäische Normen: Umfangreiche Versuche mit Drehgestell-Prototypen der SIG liefern dem interantionalen Eisenbahnverband die Grundlagen für europaweit gültige Standards. Die Prototypen der SIG Schweizerische Industrie-Gesellschaft sind in den nächsten zwei Jahren in ganz Europa unterwegs. Auf den unterschiedlichsten Strecken werden sie von europäischen Eisenbahnverwaltungen unter die Lupe genommen. Bevor der Internationale Eisenbahnverband die SIG-Drehgestelle für seine Prüfungen auswählte, hatte er umfangreiche theoretische Untersuchungen angestellt und zahlreiche Konkurrenzprodukte begutachtet.

Drehgestelle bewahren die Fahrgäste vor Schlägen und Erschütterungen. Die Anforderungen des internationalen Eisenbahnverbandes an künftige Drehgestelle sind entsprechend streng: Sie müssen höchsten Fahrkomfort garantieren, wenig Lärm verursachen und die Gleise schonen, damit die Unterhaltskosten sinken. Diese Eigenschaften werden auf geraden Schnellfahrstrecken im Flachland ebenso verlangt wie auf kurvenreichen Alpenverbindungen.

Die SIG-Drehgestelle sind diesen gegenläufigen Anforderungen gewachsen. Sie bewältigen auch Geschwindigkeiten von 280 km/h ohne Probleme. Das haben umfangreiche Testfahrten bei der Deutschen Bundesbahn gezeigt. Erfolgreich abgeschlossen wurde auch eine Versuchsreihe auf dem Rollprüfstand in München.

H. Bachofener, Neuhausen (Schweiz)

Museumsbahn Carlsfeld, Erzgebirge

Bereits im Januar dieses Jahres wurde in Carlsfeld der Verein »Museumsbahn Carlsfeld« gegründet. Ziel des Vereins ist der Wiederaufbau einer betriebsfähigen Schmalspurbahn auf dem Terrain der 1967 stillgelegten 750-mm-Bahn Carlsfeld – Wilzschmühle – Schönheide Süd. Derzeitiger Arbeitsschwerpunkt ist die Restaurierung des einständigen Carlsfelder Lokomotivschuppens. Hier soll im Frühjahr 1992 die Lok 99 516 einziehen. Die Lok ist zur Zeit noch in Rothenkirchen abgestellt, muß diesen Standort aber ohnehin bald verlassen.

Für den Aufbau der Bahn werden noch Helfer gesucht. Ferner sucht der Verein dringend Fahrzeugmaterial. Die Anschrift lautet: Muba Carlsfeld, Hauptstraße 68, O-9404 Carlsfeld.

J. Seidel, Köln

Schmalspurbahnmuseum Oberrittersgrün

Als private Leihgabe erreichte im August 1991 eine 1938 von Jung in Kirchen an der Sieg gebaute Diesellok das Museum. Die unter der Fabriknummer 6304 abgelieferte Maschine des Typs ZL 233 war zuletzt unter der Betriebsnummer 1 bei den Kemmlitzer Koalinwerken im Einsatz. Wegen eines Schadens an der Kupplung konnte die Lok in Rittersgrün allerdings noch nicht eingesetzt werden. Einer kleinen Sensation gleicht der Fund eines Schmalspurwagenkastens in Steinbach bei Jöhstadt. Sind zweiachsige Personenwagen von sächsischen Schmalspurbahnen schon selten, verfügt dieser Wagen sogar noch über einen Holzrahmen. Mit dem Wiederaufbau wurde durch ABM-Kräfte in Rittersgrün bereits begonnen. Baujahr, Erbauer und die Wagennummer noch völlig unbekannt.

J. Seidel, Köln

Alle Wege (der Modelleisenbahner) führten im November nach Berlin. Eine sehenswerte Schauanlage in der Nenngröße Z von MÄRKLIN.

Mit dem Fernsehturm am Funkturm

Der Berliner Fernsehturm zwischen Alexanderplatz und Rotem Rathaus ist mehr als 360 Meter hoch und mehrere tausend Tonnen schwer. Trotzdem ist es gelungen, ihn für fünf Tage neben den Berliner Funkturm (138 Meter) zu stellen. Als verkürztes H0-Modell war er ein nicht zu übersehender Blickfang auf der Berlin-Anlage der Arbeitsgemeinschaft Weinbergsweg, eine Modellbahnanlage, die während der Internationalen Modelleisenbahnausstellung + spielaktiv zu den Eckpunkten dieser Messe zählte.

Unerfüllte Maßstäbe

Die Maßstäbe, die gleichartige Modellbahnausstellungen in Köln gesetzt haben, sind hoch. Das betrifft die Präsentation der Hersteller genauso wie die Modellbahn-Anlagen der Clubs, deren Glanzpunkt im vergangenen Jahr die TT-Anlage der Gotthardbahn aus Leipzig setzte. Würde die diesjährige Ausstellung zu Füßen des Berliner Funkturms diesen Ansprüchen gerecht werden können?

Der Veranstaltungszeitraum für die Veranstaltung ist günstig gewählt. Durch die Einbeziehung des Buß- und Bettages ist ein zusätzlicher Feiertag gewonnen, der einen erhöhten Besucherstrom ermöglicht. Diese Erwartung wurde erfüllt. Neben 75 000 zahlenden Besuchern wurden etwa 15 000 Kinder unter 6 Jahren registriert, die freien Eintritt hatten.

Die Berliner Ausstellung zeichnete sich durch eine wohltuende Weiträumigkeit aus, die sich durch die Verteilung auf drei Ausstellungshallen mit 15 000 m^2 ergab. Ferner tat die Einbeziehung des Ausstellungsteils »spielaktiv« dieser Messe gut. So konnten sich die Väter tiefschürfenden Gesprächen über die Modelleisenbahn hingeben, während ihre Sprößlinge heiße Kämpfe um frischgepreßte Sandschippen ausfochten oder auf Tretmobil-Traktoren Wettrennen fuhren. Trotzdem erreichte die Besucherzahl nicht die 100 000, die durch Köln vorgegeben worden war. Das war wohl eher ein Problem der veranstaltenden AMK, die sich in Sachen Werbung in den Vorwochen sehr zurückgehalten hatte, nicht nur in Berlin, sondern im ganzen Bundesgebiet.



Die erfolggewohnten Berliner Modellbahnfreunde vom Weinbergsweg zeigten den Fernsehturm in der Messehalle am Funkturm.

Die vorweihnachtliche größte deutsche Modellbahnausstellung ist keine Verkaufsmesse, sondern eine Informationsschau für das breite Publikum und für die Familien eine Anregung für die ins Haus stehenden Geschenkeinkäufe. Die Großen der Herstellerbranche warteten daher mit einer Fülle von Spielideen und Spielplätzen auf, so daß selbst bei größtem Andrang jeder Junior zwischen 5 und 15 Jahren seine Spiel- und Probiernische fand. Das war ein



Ohne Ausstrahlung und Innovation präsentierte sich der Stand der PIKO-GmbH. Eine traurige Bilanz nach jahrzehnte langen Erfolgen.



Die Sieger des Wettbewerbs der Oldtimer: Michael Kasparek (links) mit einer B von 1898 und einer 2B von 1904 sowie Heinz-Dieter Fliegner (rechts) mit einem Bodenläufer von 1870.



Das Spielen war die dominierende Komponente dieser Ausstellung.

Kleben, Stecken, Rollen und Rangieren in Digital und Konventionell! Spielen und Modelleisenbahnern liegen eben dicht beieinander, auch wenn das mancher nicht wahrhaben will, und nur übers Spielen kann der Nachwuchs für unsere Sache gewonnen werden.

Zufriedene Besucher

Wenn auch keine Angaben über die Herkunft der Modellbahn-Fans vorliegen, war unschwer auszumachen, daß der überwiegende Teil der Besucher aus den neuen Bundesländern kam. Auch unter den sich bewerbenden Anlagen-Ausstellern hatte man bewußt zum Vorteil ostdeutscher Modellbahnvereine entschieden. Mit Erfolg, wie sich zeigte: Unter den vom Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF) ausgezeichneten Anlagen waren drei unter den ersten vier aus den neuen Bundesländern. Der erste Preis ging an die traditionsreiche Berliner Arbeitsgemeinschaft Weinbergsweg, der zweite Preis an die Freunde aus Leipzig Zschocher (Elstertalbahn), der dritte an den MEC Kaarst mit sei-



Frisch aus der Neuheitenkiste von FLEISCHMANN: Der ICE in der Nenngröße H0. Davor das N-Modell der Dampflokomotive BR 98[8] mit DB-Beschriftung.

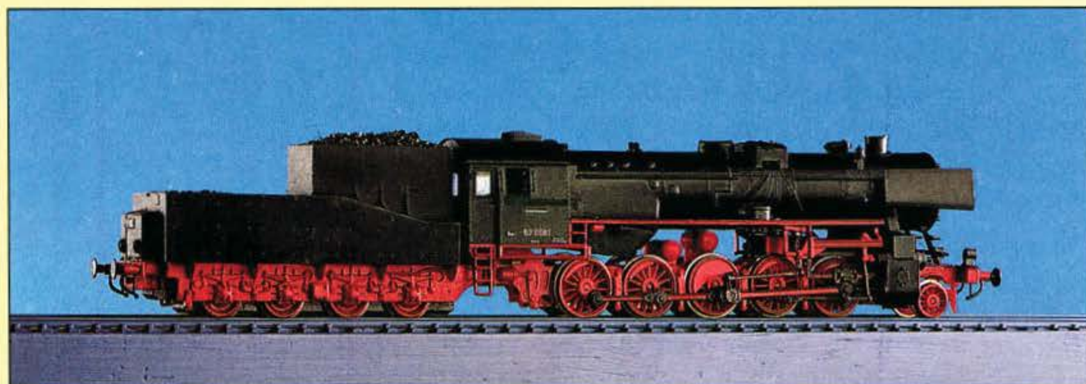


Über die tollen Farbvarianten des N-Bahn-Herstellers ARNOLD berichten wir in diesem Heft. Die jüngsten Neuheiten aus Nürnberg tragen die Werbeaufschriften dieser Berliner Ausstellung sowie fröhliche Weihnachtsgrüße.

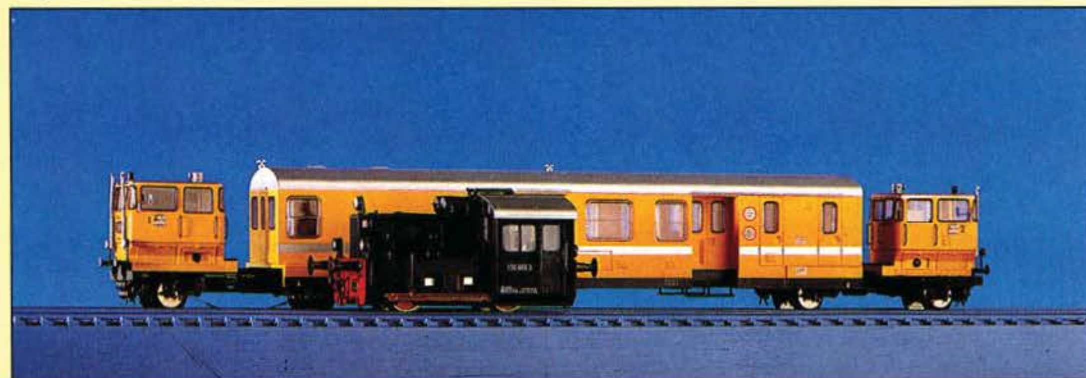
Bahnclub Zschocher,Leipzig

Muldenthal-Eisenbahn.

Was für Köln die Gotthardt-Bahn in TT, war für Berlin die Elstertal-Bahn in H0. Daß beide Modellbahnanlagen aus Leipzig kommen, ist gewiß kein Zufall, war doch die sächsische Handelsmetropole mit ihrer Mamut-AG »Friedrich List« ein Zentrum des Modelleisenbahnbaus in der ehemaligen DDR.



Handmuster von GÜTZOLD: Die ÜK-Lokomotive der BR 52 mit Steifrahmentender aus Floridsdorf. Ob das Serienmodell die Ordnungsnummer 6666 tragen wird?



Das H0-Modell des Propangaszuges Klv 96 von BRAWA rief viel Bewunderung hervor. Diese galt im gleichen Maße der Kleindiesellok Köf II im Reichsbahn-Nachkriegs-Look.

Fotos: KLAWIAN; Kerber

ner Modulanlage in der Nenngröße N und der vierte Preis an die AG Altmärkische Kleinbahn aus Berlin.

Aufmerksamkeit erregte auch ein von der Messeleitung initiierter Wettbewerb um die ältesten funktionstüchtigen Modelle aller drei Antriebsarten. Aus den 35 Einsendungen gewannen eine uhrwerkgetriebene B von 1898 (Märklin) sowie eine starkstromgetriebene 2B von 1904 (Märklin) sowie der Beifall auf offener Szene auslösende Bodenläufer von Plank aus dem Jahre 1870, der, dampfgetrieben, unverdrossen auf dem rauhen Hallenfußboden seine Runden zog.

Wer mit überraschenden Neuheiten der 104 Aussteller gerechnet hatte, kam nicht auf seine Kosten; es war, wie gesagt, die spielerische Komponente, die hier dominierte. Zwar gab es die letzten Auslieferungen der 91er Neuheiten zu sehen, doch ansonsten hielten sich die Hersteller bedeckt. Die Nürnberger Spielwarenmesse folgt in wenigen Wochen und mit ihr wieder der Ernst des Hobbys und des Geschäfts.

Georg Kerber



20 Kilogramm Formen-Masse für 80 Gramm Modelltechnik in höchster Vollendung: Köf II der DB.

Wird von Nürnberg, als der Stadt der Lebkuchen, des Glühweins und der Spielwaren gesprochen, denken viele Freunde der 9-mm-Spur an die Firma Arnold. Die 1906 gegründete Spielwarenmanufaktur war berühmt für ihre Dampfschiffe, Feuerwehrautos, Motorradfahrer und Lokomotiven - alles aus geprägtem und feinbedrucktem Blech. Heute verbinden sich mit dem Firmennamen filigrane Eisenbahnmodelle mit ausgefeilter Technik, wie beispielsweise die Köf II der DB. MEB sprach mit Herrn Gerhard Hutzler, Technischer Leiter, über das Modell und die Firma.

Herausforderung

MEB: *Herr Hutzler, war die Nachbildung der Köf II als Modell aufgrund ihrer Winzigkeit eine Herausforderung an die Konstrukteure oder war sie einfach nur im Produktionsprogramm an der Reihe?*

G.H.: Grundsätzlich ist jedes Modell eine Herausforderung. Sei es, daß spezielle Lösungen für Konstruktionen notwendig werden oder die Nachbildung besonderer Details den Konstrukteuren ein hohes Maß an gestalterischem und ingenieurtechnischem Können abverlangt, in jedem Fall steckt in allen Modellen sehr viel harte Arbeit.

Das Köf-Modell haben wir von »Außen nach Innen« konstruiert. Da wir auch unsere Motoren selber herstellen, konnte von uns ein extrem kleiner Motor geschaffen werden. Beinahe wäre es dennoch schief gegangen, die äußerste Grenze der Motorenminimierung war erreicht. Der Luftbehälter vor dem Führerhaus der Köf rettete schließlich die Situation. Halb ausgehöhlt konnte so die Unterbringung des Motors ermöglicht werden, ohne weitere Kompromisse eingehen zu müssen.

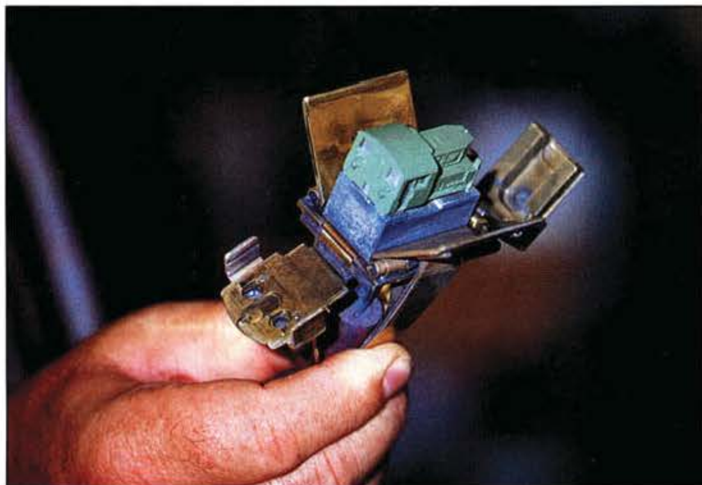
Firmentelegramm

Handelsregister:	K. Arnold GmbH & Co.
Firmensitz:	W-8500 Nürnberg 80
Mitarbeiteranzahl:	215
Produktionsstätten:	Nürnberg, Mühlhausen/Sulz
Umsatz:	26 Mio DM

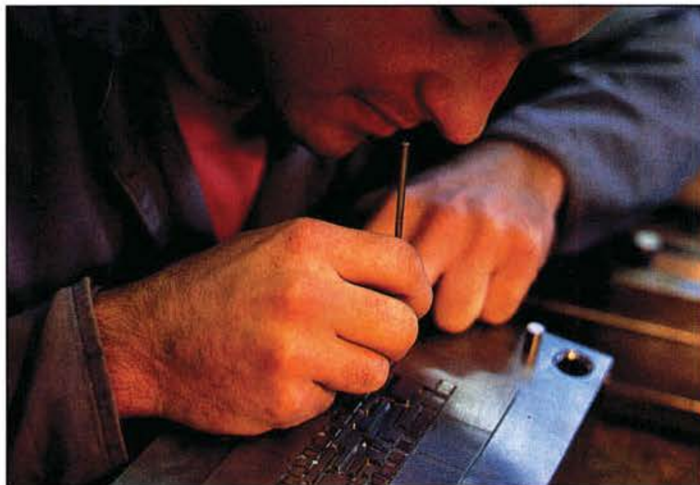
Modernisierung

MEB: *Seit drei Jahrzehnten werden bei Arnold N-Modellbahnen gefertigt. In dieser Zeit hat sich die Firma mit ihren Erzeugnissen Weltgeltung verschafft. Wird dadurch nicht auch eine ständige Modernisierung des Maschinen- und Werkzeugparks erforderlich?*

G.H.: Wissen Sie, das ist eine ständige Gratwanderung zwi-



Im hauseigenen Fertigungsmittelbau entstehen für jedes Modell handliche Spritzschablonen. Hier eine Vorrichtung zum Handlackieren des Dachs der Köf.



Trotz hochmoderner Errodiertechnik bleibt noch viel individuelle Arbeit für die Hand des Werkzeugmachers. Mit Lupe und Stichel werden die Formen vervollkomnet.

DB 251

Anfang der sechziger Jahre betrieb die Deutsche Bundesbahn (DB) noch mehrere Schmalspurbahnen, u. a. die Strecken Heilbronn Süd – Marbach, Warthausen – Ochsenhausen und Schussenried – Buchen mit 750-mm-Spurweite. Dort im Einsatz befindliche Dampflokomotiven waren überaltert und kurzfristig zu ersetzen. DB und Lokomotivindustrie überarbeiteten gemeinsam eine vorhandene Konstruktion für Privat- und Werkbahnen und schufen damit die »kleine V 100«. Schließlich wurden 1964 drei Lokomotiven und Gmeinder & Co gebaut. Sie erhielten die Nummern V 51 901 - V 51 903 und wurden 1968 umgezeichnet in 251 901 bis 251 903. Durch Streckenstillegungen war bereits 1971 die 251 901 entbehrlich und konnte an die Steiermärkischen Landesbahnen verkauft werden (Umspurung auf 760 mm). Mit Stillegung der Strecke Warthausen – Ochsenhausen wurden 1983 auch die beiden anderen Lokomotiven abgestellt. Die 251 902 ist heute im Besitz der privaten »Öchsle-Schmalspurbahn e. V.«; ein spanischer Gleisbaubetrieb übernahm die 251 903. Geschweißter Rahmen und Aufbauten sind miteinander verschraubt. An den Stirnenden des Rahmens sind Mittelpuffer-Trichterkupplungen montiert. Zwei aufgeladene MWM-Dieselmotoren - die in anderen Fahrzeugen und Geräten bereits im Erhaltungszustand der DB waren - geben ihre Leistung über je ein Wandlergetriebe und Gelenkwellen auf ein zentrales Sammel- und Wendegetriebe und von dort über durchgehende Gelenkwellenstränge auf die vier Achsgetriebe. Da auf den Einsatzstrecken der Personenverkehr bereits von Bahnbussen übernommen worden war, konnten Einrichtungen zur Zugheizung entfallen.

Wolfgang Glatte

DB 082

Der nach der Gründung der DB vorhandene Lokomotivpark war teilweise so überaltert, daß ein Dampflokneubauprogramm unumgänglich schien. Der Lokomotivausschuß der DB erörterte im Jahre 1949 den Bau einer modernen Heißdampftenderlokomotive, die im Strecken-, als auch Rangierdienst verwendet werden sollte. Die Forderungen zwangen zur Konstruktion eines Kessels, der einerseits der unregelmäßigen Belastung im Rangierdienst und andererseits den Leistungsspitzen im Streckendienst gewachsen sein sollte. Weitere technische Forderungen, etwa der Verzicht auf Laufachsen, und die moderne Schweißtechnik beim Kesselbau waren zu berücksichtigen. Eisenbahn-Zentralamt, Deutsche Bundesbahn sowie die Firmen Henschel, Krupp und Esslingen entwickelten eine fünfachsige Lokomotive, die diese Wünsche weitgehend berücksichtigte.

Bereits im Oktober 1950 standen bei Henschel die ersten drei der als Baureihe 82 bezeichneten Maschinen auf den Gleisen und wurden in den Bahnbetriebswerken Siegen sowie Ratingen West beheimatet.

Bis 1955 erhielt die Deutsche Bundesbahn insgesamt 41 Lokomotiven dieser Baureihe, wobei technisch bedingte Bauunterschiede nicht ausblieben. Zwar zeigte sich schnell, daß die 82er der Baureihe 94^{5-17} (ex pr T 16^1) leistungsmäßig überlegen war, aber 30% mehr Kohle verbrauchte.

Rund 20 Jahre hielt sich die Baureihe 82 im Einsatz. Bereits 1966 gelangten die ersten beiden Maschinen aufs Abstellgleis, und im Frühjahr 1972 wurde die letzte 82er im Bw Mosel ausgemustert. Damit überlebte die alte pr. T 14^1 auch bei der DB ihre Neubau-Konkurrentin, denn die letzte 94^{5-17} gelangte erst ein gutes Jahr später auf den Rand.



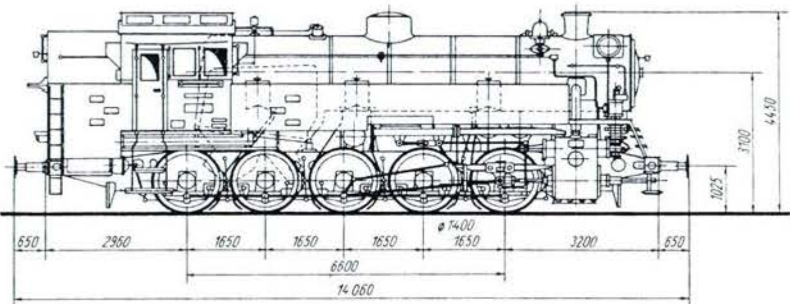
Auf einem regelspurigen Transportwagen wird die Lokomotive 251 903 in das AW übergeführt.
Foto: Verkehrsmuseum Nürnberg



Ausgemustert: 82 021 am 23. Mai 1972 in Koblenz
Foto: M. Bräunlein

DB 082

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N, Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72

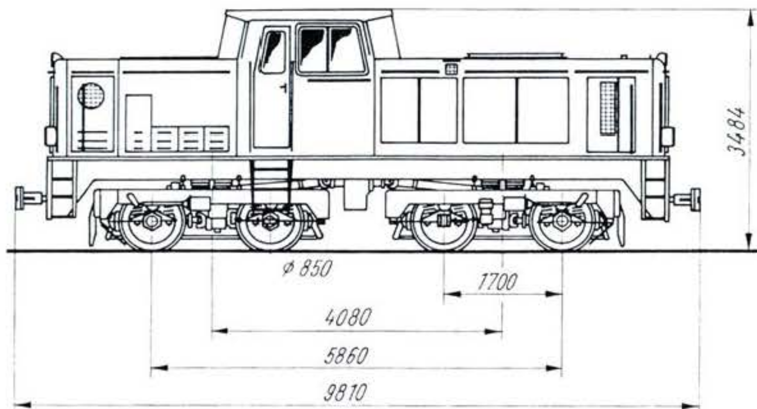


Ausgewählte Daten: Höchstgeschwindigkeit 70 km/h · Kesselüberdruck 14 bar · Rostfläche 2,35 m² · Masse 69,7 t (leer), 91,8 t (dienstbereit). Wasservorrat 11m³

Modell Eisen Bahner

DB 251

Zeichnung im Maßstab 1:87 ≙ Nenngröße H0 Nenngröße 0: x 2,7; TT: x 0,73; N: x 0,54; Z: x 0,39



Ausgewählte Daten: Radsatzordnung B'B' · Antriebssystem hydrodynamisch Höchstgeschwindigkeit 40 km/h · größte Anzugskraft 117,7 kN · Dauerleistung 199 kW · Dienstmasse 38,9 t

Modell Eisen Bahner



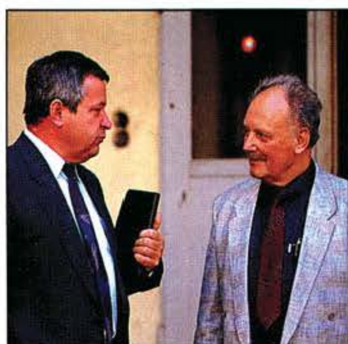
Denkmal: 82 008 am 21. Februar 1975 vor dem Bahnhofsgebäude in Lingen

Foto: M. Bräunlein



Lokomotive 251 903 am 4. August 1977 in Ochsenhausen

Foto: M. Bräunlein



Gerhard Hutzler (l.), Technischer Leiter der Firma Arnold, im Gespräch mit MEB.

schen High-Tech und Wirtschaftlichkeit. Bei einer Investition von etwa 800 000 Mark, die wir für jedes neue Lokomotivmodell vorsehen, wird im Vorfeld genau untersucht, ob sich die Herstellung rentieren kann, ob die Wünsche der Modelleisenbahner mit den Absatzchancen übereinstimmen. Auf der anderen Seite müssen wir ständig die modernste Produktionstechnik im Auge behalten, um konkurrenzfähig zu bleiben. Eine ganze Reihe von Arbeiten werden dennoch traditionell »von Hand« bewältigt. Ein von uns entwickeltes, betriebstypisches CAD-Verfahren (CAD: Computergestützte Konstruktion – d.R.) ermöglicht die schnelle Umsetzung der Reisbrettidee. Der Werkzeugbau, ebenfalls ein Bestandteil der Betriebsmittelfertigung, zeichnet sich durch gute, traditionelle Werkzeugmacherarbeit aus. Natürlich kommen wir auch im Formenbau nicht ohne moderne Technik aus, Funkenerrosionstechnik (Errodiermaschinen) ist hier der Schlüssel: Bis zu 300 verschieden geformte Kupferelektroden sind erforderlich, um ein Spritzwerkzeug herzustellen.

MEB: *Lupenreine Beschriftungen der Modelle sind bei den meisten Modellbahnproduzenten bereits eine Selbstverständlichkeit. Daß die Firma Arnold zum Beispiel für Modelle mit Werbung einen aufwendigen Mehrfarbendruck anbietet, ist bemerkenswert.*

G.H.: Die aufwendige farbige Bedruckung der Arnold-Wagenmodelle ist ein weiteres Kennzeichen unserer Firma. Bedingt durch die Winzigkeit unserer Modelle mußten wir uns frühzeitig den Kopf über hochwertige Drucktechniken zerbrechen. Neben dem Einsatz der bereits aus anderen Industriezweigen bekannten Tampon-Druckmaschinen verfügen wir über einen Sechs-Farben-Druckautomaten. Mit dieser hochmodernen Technik sind wir in der Lage, in sekundenschnelle eine ganze Farbenpalette - sechs Farben naß in naß - auf die Wagenwände zu bringen. Hohe Brillianz und lupenreine Übergänge sind Selbstverständlichkeiten dieser High-Tech. Saubere Druckvorlagen müssen natürlich vorausgesetzt werden.



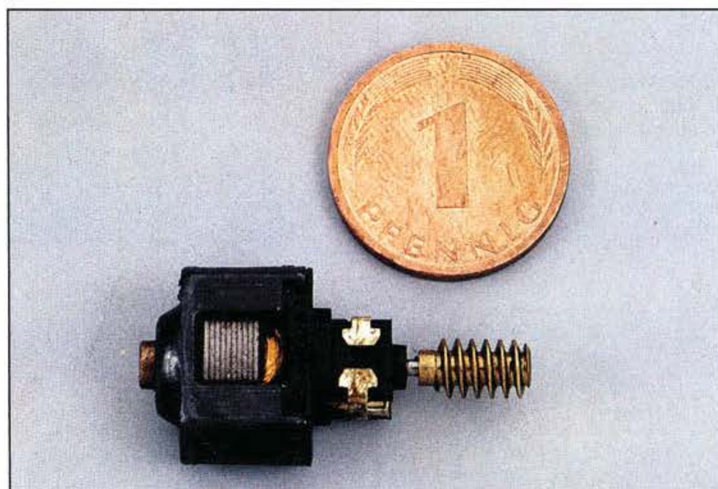
Sechs-Farben-Naßdruck. Faszination in bunt aus dem Automaten. Nur wenige Sekunden dauert die Naß-in-Naß-Bedruckung der Werbemodelle in der staubdicht abgeschlossenen Glaskabine des Automaten.

Betriebsklima

MEB: *Bei der Besichtigung des Betriebsteils in Mühlhausen fiel uns die offene und freundliche Atmosphäre zwischen den Beschäftigten auf. Eine Firmenphilosophie?*

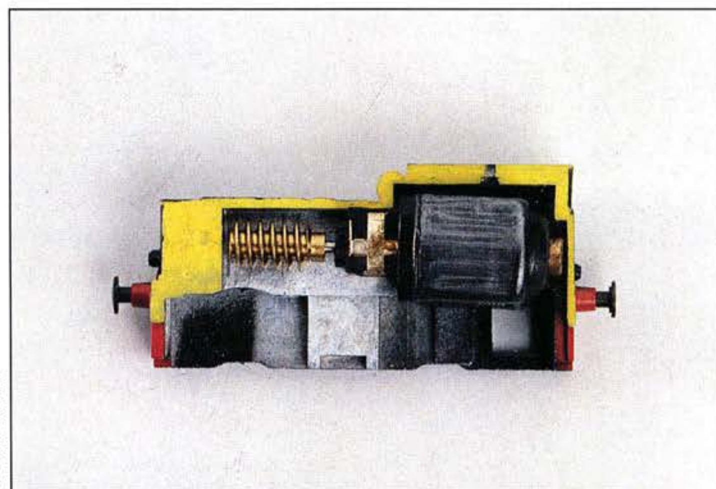
G.H.: Ja. unbedingt! Eine Philosophie, die schon Karl Arnold pflegte. Nur dort, wo optimale Arbeitsbedingungen herrschen, können wir hohe Leistungen erwarten. Das beginnt bei der Umgebung unseres Mühlhausener Betriebes, wo wir bewußt auf die parkähnlichen Anlagen Wert legen, und es endet bei der gesundheitserhaltenden Gestaltung der Arbeitsplätze. Die Motivationspflege ist ein wichtiger Bestandteil unseres Marketingkonzepts.Ein gutes Arbeitsklima unter unseren 215 Beschäftigten und geringe Fluktuation sind der Lohn.

Das Gespräch führte Georg Kerber



Kraftpaket in Miniaturausführung: Der Motor der Köf II. 17 mm lang, 12 mm breit und 3 800 U/min schnell stellt er eine Spitzenleistung für die N-Spur dar.

Fotos: KLAWIAN



Der berühmte Millimeter im Luftbehälter. Zur Hälfte ausgespart, ermöglicht er die Unterbringung des Motors, ohne Kompromisse eingehen zu müssen.

Modell Eisen Bahner

Güterschuppen

Anzeigenschluß für die nächsterreichbare Ausgabe, Heft 2/92, ist am 10. Januar 1992

Historisches Eisenbahn Archiv

Peter Zander · Neue Dorfstr. 10 · O-1572 Grube · Telefon 003733592/403

Ihr persönlicher Kopierdienst – für Ihr persönliches Archiv

Lokomotiven · Dienstvorschriften · Sicherungstechnik · Merkbücher · Zeichnungen · Beschreibungen · Bahnbauten · Wagen · Oberbau · Fotos

Umfangreiches Sonderangebot – Preußischer Staatseisenbahnen





NEUMANN STATION

Wimmer Zinnmodelle

Täglich von 9.00–13.00 Uhr und 15.00–18.00 Uhr
Samstags von 9.00–13.00 Uhr

Neumann · Siegfriedstraße 1
1000 Berlin 44 · 030/6255214

Fordern Sie unsere Versandliste gegen DM 10,– an!

Biete

Über Jürgen Schnadwinkel, Haller Str. 10, W-4503 Dissen ATW, ist der aktuelle DR-Aufkleber (∅ 100 mm) für 3,50 DM in Briefmarken zu beziehen.

Biete Original-KB-Dias von Loks und Wagen der DR/Werkbahnen. Thomas König, Hauptstr. 18, O-7281 Mochrehna

Verkaufe Rokal TT Modelleisenbahn sowie Zeuke-, BTTB. Mit vielen Raritäten. Liste gg. 2,- DM Rückporto. Bernhard Schwinn, Holsteinische Str. 26, W-1000 Berlin 31, Tel. 030/877568

Biete in H0 von Pilz Schwellenband, Weichen, Trenngleise, NS-Vollprofil, Prellböcke, neu und gebraucht, zum alten Preis. Günter Heckel, Alter Weg 47, O-8301 Bahratal/OT Markersbach

HAMO Märklin für 2 L Gleichstrom
Wir haben für Sie noch ein Riesen-Angebot vorrätig
Angebotsliste geg. Freiumschlag o. 1,- DM in Briefm.
ÖVERMANN MODELLBAHN
Gneisenaustraße 102 · 4100 Duisburg 1
Telefon 0203/359090, dienstags ab 13 Uhr geschlossen

Verkaufe: Lok-Nummerschild BR 01 188, DB, NALR, DM 900,-. R. Hugger, Staffelackerstr. 10, CH-8953 Dietikon, Tel. 01/7402180

BTTB-neu, noch nicht gelaufene Modelle: BR35, BR221, DB rot od. beige, BR118, je 50,- DM; BR56, 194, je 70,- DM; BR5040, 160,- DM; Pers.-Wg. zu 5,- DM u. 8,- DM, das Gleiche gilt für Güter-Wg. Dieter Kauth, Schulstr. 22, W-5420 Lahnstein 2

Verk. TT Loks, Wagen, Zubehör zu günstigen Preisen. A. Röhr, Bahnhofstr. 2, O-7206 Lobstädt

H0-Märklin, Limit. Export, Auflage, neu, 2845 Zug Loren, 2846 Zug Kesselw., 3124 Michelin Bus, 3319 Österreich. D.-Lok. H.-D. Wessel, Eislebener Str. 31, W-2800 Bremen 41

Verk. Schöne Welt, 78 - 90, Eisenbahn-Magazin, 72 - 90, teilw. kpl. Liste, gg. Freiumschlag. U. Eisentraut, Grenzstr. 15, W-6053 Obertshausen

Verk. H0-Piko Loks und Wagen, sehr günstig. Liste gegen Freiumschlag. G. Spittel, Mittelstraße 2, O-5801 Günthersleben

Modelleisenbahner, 1952 - 1991, komplett, teilweise gebunden. F. Hoffmann, Am Vogelherd 15, O-7570 Forst/Lausitz 3

Verkaufe Grundplatte 3,20x1,20 m, 2-teilig, 250,- DM, unbebaut. Helmut Zuschke, Nr. 6, O-8601 Golenz

Verk. kompl. H0-Anl. m. Zubehör, Liste gg. Freiumschl. bei: E. Henke, Insel 3, W-3442 Wanfreid 4

Mech. Drehb.: Spitzenh. 78 mm, Flachriemenantr., Vorgelege, Dreibacken f., Bettl. 420 mm, Spindeldurchlaß 11 mm, Motor 220/380 V 880U/min, 0,2 kW. Reitstock leider defekt. Preis ca. 600,- DM. Bernd Marklewitz, Marienstr. 18, O-1160 Berlin, Tel. 6374769

MODELL-VERSAND RITTERMANN
Postfach 702 · 0-4409 Raguhn
Telefon (Raguhn) 38-5 · Telefax (Raguhn) 38-5
SOFORT LIEFERBAR:

01520	Personenzug um 1960 (mit V100)	nur 139,–
02120	Dampflokomotive BR 01	nur 169,95
02611	Diesellok T334, rot, Industrielok	69,95
14409	2achs. Kesselwagen DEA, Neuheit	16,95
14810	Verschlagwagen, DR	16,90
13310	4achs. Eilzugwagen 3. Kl., DRG	N 32,95
13320	4achs. Eilzugwagen 3./4. Kl., DRG	N 32,95
PILZ TT	Vollprofilweichenpaar o. A.	22,20
PILZ TT	Flexgleis 664 mm	nur 4,35
PILZ H0	Flexgleis 975 mm	nur 4,25
PILZ H0	kompl. am Lager! - Sonderserien aus eigener Produktion!	
Ex-1	TT-Schneepflug	39,95
z. B. 1100	Bausatz Kesselwagen (vierachsig)	11,95
1101	Bausatz Silowagen (vierachsig)	11,95
1102	Bausatz Personenwagen	11,95
1103	Bausatz Packwagen	11,95

! CSFR-Fertigmodelle auf Anfrage !
Weitere Modelle finden Sie in unserer Preisliste
Lieferung erfolgt gegen Rechnung.
Weit. Inform. u. unsere Gesamtpreisliste erhalt. Sie kostenl. a. Anfr.

Modelleisenbahner, 364 Hefte, v. 59 - 91, nur kompl. zu verk., VB 50,- DM. Siegfried Förster, Max-Niklas-Wohngeb. 47, O-9373 Ehrenfriedersdorf

Träume werden wahr! 120 Neuheiten in TT; z.B. Drehschemelwagen o. Br. 14,20 DM, m. Br. 14,90 DM, Verschlagwagen m. Br. 19,95 DM, 2achs. ged. GWA; LuP = 76 mm, 14,95 DM, Katalog noch heute anfordern. Fa. Klose, Dorfstr. 12, O-7251 Altenbach H

BW, P.d.b., Fabrikschild, Nummern- und Reichsbahnschilder. Norbert Majek, Jägerstr. 5 b, O-9166 Thalheim

Eisenbahnmagazin 1972-1987, in 16 Sammelordnern für 250,- DM. D. Fink, Dannenwalder Weg 156, W-1000 Berlin 26, Tel. 4166814

9. LEIPZIGER Modellbahn- und Spielzeugbörse
Sonntag, 26. Januar 1992, 10-16 Uhr, Leipzig-Zentrum, Uni-Restaurant am Augustusplatz
Info: Hans Schimpf
Ulmer Straße 10 · O-7066 Leipzig

Betriebsgesch. D. Verkehrsbetr. Leipzig, 50 Jahre Leipzig HBF, ME-Einzelhefte, 1952 - 90, Stck-Pr. Jahrg. 50 = 3,00 DM, 60 = 2,50 DM, 70 = 2,00 DM, 80 = 1,50 bzw. Kaufpreis. Steffen Otto, Dudweiler Str. 24, O-7027 Leipzig

Fleischmann H0 Anlage, 4x3 m, 2 Ebenen, 52 Weichen, ca. 120 m Schienen, weiß. Lackgestell, sep. Bedienpult, fahrbar, mit Gleisbild, Rocco, Trix, automatische Fahrsteuerung fertig, verdrahtet Gebäude, Bahnhöfe, Werkhallen, zum Aufbau vorbereitet. Karlheinz Sährling, Kranzplatz 1, W-6200 Wiesbaden, Tel. 0611/375197

Verkaufe Märklin H0 3581 Techno gegen Gebot. Chiffre ME01/552182

MODELLBAHNFREUNDE ACHTUNG! Tunnelportale natürl. u. echt Steingut u. kein Plastik. Info gg. Freium.. Erika Priester, Schusterstr. 60, W-5600 Wuppertal 1, Tel. 0202/312826 H

Verkaufe: Regierungszug u. Loks u. Wagen f. H0. Poppitz, Friedhofstr. 4, O-9124 Neukirchen

Biete ME gebunden, 1957-89, ME-Kalender, 71-89, EB-Kal. 75-90. H0 BR 56 Piko, 44 R0. Stephan Dressel, Hildburghäuser Str. 18, O-6120 Eisfeld,

Verk. umfangreichen Lok- und Wagenpark sowie Gleismaterial u. v. mehr in TT. H. Allewohl, Bergstr. 15, O-5322 Bad Sulza, Tel. 721

Biete transpress-Eisenbahnliteratur 1976-1990. Archive, Verkehrsgeschichte u. a. Liste gg. Freiumschlag. H. Hubmann, Großstr. 6, O-1160 Berlin

NORD-MODUL-SYSTEM sollte man kennen. Bauanleitung, 30 Seiten, Schablone, Nachdruck aus märklin magazin in Farbe incl. Porto DM 9,- Scheck! MEC BARSINGHAUSEN, PF 1107, W-3013 Barsinghausen

ROCO BR80, KÖF333, beide mit Schwungmasse, je 90,- DM. Roco-Leig-Einheit, 35,- DM, Gbs254, 20,- DM, Containertragwagen, 10,- DM. F. Albrecht-Zantner, Am Feuerschanzengraben 20, W-3400 Göttingen



MODELLEISENBAHNEN
CLICHYSTRASSE 8 · W-7920 HEIDENHEIM
TELEFON (0 73 21) 4 16 44/2 16 47
ICH BIETE AN:

KATO „Fliegender Hamburger" SVT 877 DRG violett/beige	DM 219,00
desgleichen als VT 04, DB rot	DM 209,00
LILIPUT BR 110 DB, blau, Bügelfalte	DM 194,00
FLEISCHMANN Kat. Nr. 4883, Sonderpackung preußische Lok G 4.3 + Wagon	DM 254,50

Weitere Fleischmann-Länderbahn-Sondermodelle (1984-1989). Liste gegen Rückporto

Biete in H0 Loks u. Wagen, vorwiegend Piko; Autos vorw. Herpa, Liste gg. Rückporto. D. Pohl, Anger 6, O-5210 Arnstadt

TT-Fans! Fertige Lichthaupt-und Vorsignale in 1:120. Liste gg. Freiumschlag. Thomas Michalsky, Altnossener Str. 25, O-8101 Pennrich

Für Berlin und sein Umland: Modellbahn BRAUSE
Drontheimer Straße 1 · W-1000 Berlin 65 (Wedding)
Nähe U-Bahnhof Osloer Straße
Telefon (030) 4935864 · Fax (030) 4942072
Große Auswahl fast aller führenden europäischen Modellbahnhersteller (Z, N, TT, H0e, H0m, H0, I, LGB) zu **günstigen Preisen!** Ständig Sonderangebote und Gelegenheiten. Modellautos, Zubehör, Fachzeitschriften, Bücher, Videos – Reparatur- und Ersatzteilservice (eigene Werkstatt) – Digitale Mehrzugsteuersysteme
Wir freuen uns auf Ihren Besuch! – dienstags geschlossen –

1. Berliner LGB-Markt
Inh.: Brigitte Kreutlein
Holzhauser Str. 59 · W-1000 Berlin 27
Stadtautobahnausfahrt Holzhauser Straße
Telefon (030) 4323701
Ihr Spezialist für Gartenbahnen Spur G, die Modellbahn für drinnen und draußen. Wir führen das gesamte Programm von LGB, Pola, Hupperts, Preiser, Playmobil und andere. Diverse Ersatzteile und Zubehör, Gleisbettungen für LGB-Gleise, sehr günstige Preise! Jeden Monat neue Superangebote. Preisliste gegen Freiumschlag. Versand gegen Nachnahme.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch.
Mo–Fr 9.00–13.00 und 15.00–18.00 Uhr, Sa 9.00–13.00 Uhr

MODELLBAHN RITZER

Bucher Str. 109 · 8500 Nürnberg 90 · Tel. 0911 / 34 65 07

Verkaufe "Modell Eisenbahner" ab 1.77, Dampflokarchiv 1-3/DDR. Angeb. an Hans-Georg Braune, Mühlendamm 8g, O-3211 Samswegen

Aus Sammlungsüberbeständen Spur 0 Teile abzugeben. Liste anfordern bei M. Leidecker, Am Grenzgraben 13, W-6050 Offenbach

Auflösung unserer Eisenbahn-Abteilung! Artikel in Spur H0 und N günstig abzugeben. Tel. 09471/1287 H

Biete TT Material, teilweise neu, 7 Loks, diverse Wagen u. Schienenmaterial, nur komplett für 450,- DM. Bernd Kliesow, Nr. 2, O-2321 Abtshagen

AN- VERKAUF

Modelleisenbahnen
Autos · 2. Hand
ROLF HERRMANN
BERLIN 41
Hähnelstraße 11a
Nähe Innsbrucker Platz ✆ **8 52 11 14**

Verkaufe Bemo H0e (RhB+FO), neu, orig. verpackt, auch DB-Modelle, Liste anfordern. R. Bender, PF 1124, W-6084 Gernsheim, Fax+Tel. 06258/3165

Verk. TT-Material, Liste gg. Freiumschlag, evtl. Tausch gg. andere TT-Modelle, z.B. 23.10 gg. 2x92 oder ähnliches. Jens Wagner, Blankenhainerstr. 6, O-5089 Erfurt

Biete Spur Z Trafo, Wagen, Schalter, Verteilerpl. K. Hammesfahr, Hoffnung 6, W-5650 Solingen 1

Märklin H0, Rarität, Northlanda, weitere 20 Loks, 50 Anhänger, Signale, Drehscheibe, Kran, Zubehör. Alexander Menke, Am Bilten 24, W-5600 Wuppertal 2

Märklin H0, 450x420 cm, 2 Etg., 78 Dampf-Diesel-Eu.Triebwagen-E-Krandrehscheibe, 200 Güter-Pers.wagen, ca. 120 Autos u. Figuren, nur kpl., 18.500,- DM. Frank Quatz, Husumer Str. 91, W-2390 Flensburg

In TT Zementwg. DR & DB Güterzuggepäckwg. der DR, 5x Selbstentlader, Preuß. Gepäckwg., 3achsig. DR Brauereiwg. "Carlsberg" DSB, 5x Eiskühlwg. 4achsig. Angeb. an Bernd Risse, Grenzstr. 18, O-8400 Riesa

Neu in den östlichen Bundesländern
– FAHRPLANCENTER –
W. Schaar · Brüderstr. 5 · O-9704 Falkenstein/V.
Wir führen: Fahrpläne aus aller Welt, seltene Eisenbahnbücher, Übersichtskarten.
Fordern Sie unsere Preisliste an

Eisenbahn-Magazin, 6/78 - 12/90, Eisenb. Illustrierte, 1/80 - 12/86, Eisenbahn-Journal, 1980 - 1988, zu verkaufen. J. Strobel, Jakobstr. 12/1, W-7302 Ostfildern 4

Märklin Werbewagen - Kodak-H0, ged. Güterwagen - Tankwagen - Containerwagen, Stück DM 35,- + Porto. J. Strobel, Jakobstr. 12/1, W-7302 Ostfildern 4

Dias der DR, SNCF, auch Nahverkehr und Werkloks "me". R. Guther, Im Tal 31, O-1532 Kleinmachnow

Spur N Material aus Sammlungsauflösungen günstig abzugeben. Große Auswahl. Kostenlose Liste anfordern bei M. Leidecker, Am Grenzgraben 13, W-6050 Offenbach

Regner-Feldbahn, Ili, M= 1:22,5, 30-mm-Spur zu verkaufen. Diel, W-2359 Schmalfeld Tel. 04191/5705

Piko-N-Motoren: 3x2033/12 V, ohne Schnecke; 2x2032/12 V mit Schnecke beidseitig; Preise nach Absprache. Th. Giese, Niels-Bohr-Ring 22, O-1597 Potsdam

Verk. Eisenbahnliteratur, Bücher und Broschüren, außer Raum Sachsen und Thüringen. Liste gegen Freiumschlag. Th. Schindler, Bästleinstraße 3, O-7024 Leipzig

Verk. Dienstvorschr., Lehrbücher, Liste gg. 1,70 DM Rückporto. H. Herring, Oldenburger Str. 8, W-2400 Lübeck

Roll. Material u. Zubehör, DDR-Prod., 0-H0-H0m-TT-N, auch vor 1970! Suchliste senden an W. Schneider, PSF 57, O-9270 Hohenstein-Ernstthal

MIBA, 1971 - 1991, komplett zu verkaufen. A. Kleye, Gallwitzallee 114, W-1000 Berlin 46

Verk. "me", Jahrgang 1960 - 90, preisgünstig an Selbstabholer. Bei Interesse bitte schriftlich. Hugo Krause, Talstr. 22, O-4730 Artern

KAUFE JEDE MODELLBAHN
MODELLAUTOS
ALTES SPIELZEUG

Sonderangebote aus Großhandelsauflösung

TT	BR 250	89,–
	BR 130 + 4 Wagen	69,–
	DKW elektrisch	12,–
	Weichenpaar elektrisch	16,–u.v.m.
HO	BR 01	79,–
	Saxonia	169,–
	100 gerade Schienen	49,–
	FZ-2-Trafo	45,–u.v.m.

Angebote, Anfragen, Angebotslisten an
MICHAS BAHNHOF · AM TAUENTZIEN
NÜRNBERGER STR. 21 · 1000 BERLIN 30

Einz. Hefte u. ganze Jahrgäng. im Klemmh., der "Modell-Eisenbahner", zw. 53 - 90. W. Brauer, Lönsstr. 14, O-7145 Wiederitzsch, Tel. Lpz. 57240

Bücher: Reisen mit der Schmalspurbahn, Die Selketalbahn, Dampfloksonderbauarten-Transpressverlag-, Die Schweizer Bahnen (Weltbildverlag), TT-Loks und Wagen (reparaturbedürftig). Jens Rieling, Liebermann Str. 32, O-7400 Altenburg

Verk. "me", Jg. 1960; 64-77 kpl., sowie 1961; 63 teilw. kpl. in sehr gutem Zustand. Andreas Milde, Greizer Str. 12, O-1143 Berlin, Tel. 9374933

DAS STELLWERK
Nürnberger Straße 31 · 1000 Berlin 30 · Telefon 030 - 24 64 14
Normales hat jeder!
Wir haben uns spezialisiert auf:
Schmalspur: HOe + HOm + HOn3 von Bemo, Parkside Dundas, Ninelines, Meridian Models, Gecomodel, Joe Works, Sango und vieles mehr
Landschaftsgestaltung: Timber Products, Woodland Scenics (hier äußerst günstig DM 5,25/Beutel)
Baumaterialien: Wills Finecast, Scale Link, Evergreen
sowie amerikanische Modellbahnen: ein Besuch nach Berlin lohnt sich.
Unser Katalog + Listen gegen DM 3,- in Briefmarken (wird bei Kauf verrechnet).



MATSCHKE DER SPEZIALIST FÜR MODELLBAHN UND MODELLBAU

LM-LIMA

LM 8039	ETA 515, blau/beige	68,-	LM 2939 oder 3593, 5 Stück	nur 85,-
LM 8139	V20 DB, schwarz	95,-	VO-VOLLMER	
LM 8139S1,	V20, wehrmachtgrau	95,-	VO 3775 Palais	65,-
LM 8213	V36 DB, schwarz	115,-	VO 3776 Kurhaus	65,-
LM 2939	Schüttgutwagen	19,-	VO 3780 Häuserblock	65,-
LM 3593	Güterwagen Ford	19,-	VO 3785 Geschäftsstraße	79,-

Versandbedingungen: gegen Vorkasse + DM 6,- Porto oder per Nachnahme

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.30-18.30 Uhr Sa. 9.00-14.00 Uhr
Inh. Laag u. Co. oHG · Schützenstr. 90 · 5600 Wuppertal 2
Achtung, neue Tel.-Nr. 0202/500007 · Fax 0202/509490

Suche

Suche Info-Material jeder Art über denkmalgeschützte Bahnen in der ehem. DDR. K.F. Walbrach, Am Rödchen 27, W-6270 Idstein

Suche TT E70, Bierwagen Carlsberg (alte Ausführ.), Kataloge u. Lit. v. Zeuke vor 1970. Arnd Munkwitz, Häberlesmühle 2, W-7968 Saulgau

Suche: Anschlußgl. für Piko-Einschienenbahn, Rehse-Modelle u. Zubehör, E18 Bergfelde, DDR-Kataloge vor 1960, BR 03 Schicht, auch Einzelteile, EG3-Gehäuse. B. Macholdt, Adam-Ries-Str. 9, O-5023 Erfurt, Telefon 603706, ab 18.00 Uhr

Suche Märklin 0: HR 66/12920, auch bespielt zum fairen Preis (bitte keine Händler). Martin Luc, Mettenhaldenstr. 11, W-7300 Esslingen

Zeichnungen M. 1:87 - 1:22,5 der Straßenbahntypen ET-55/ET-57/ET-62/G-4/G-6/T-4 u. B-4. Bauart Gotha, auch ATW u. ABW mit Fotos sowie der Type Lindner ab Bj. 1923-1940, 2- u. 4achs. Fahrzeuge, Unterlagen, Streckenpläne der ehem. Straßenbahn Klingenthal, Meißen, Mühlhausen, Eisenach u. Lönitz bei Dresden sowie deren Verbleib bzw. deren Schicksal. Anleitung zum Bau von Lyrastromabnehmern u. Antriebe H0m. Ingo Wilzek, Wittenbergerstr. 3, O-4070 Halle/Saale

HALLO, FREUNDE DER MODELLBAHN
und solche, die es werden wollen!

Wir bieten Ihnen neben bekannten Marken wie z.B. ***ROCO, BRAWA, POLA, MERTEN, PREISER, BREKINA*** *natürlich auch, sofern Sie das wünschen, eine wirkliche Fachberatung durch langjährige Modelleisenbahner, die wissen, wo's langgeht! Bei uns bekommen Sie Ersatzteile schnellstmöglich geliefert, und auch sonst stehen Sie bei uns nicht im Regen.*
Wenn Sie also mehr als Sprüche erwarten, dann sind SIE bei uns auf der richtigen Spur! Damit Sie schon in Kürze starten können, bieten wir Ihnen z.B. an:

ROCO-LINE	*Flexgleis,*	*Art. Nr. 42400,*	*24 Stk.*	***DM 118,50***
ROCO-LINE	*Gerade G1,*	*Art. Nr. 42410,*	*12 Stk.*	***DM 21,50***
ROCO-LINE	*EKW 15 Grad,*	*Art. Nr. 42448,*	*je*	***DM 36,20***
ROCO	*Güterwagenset „DB",*	*Art. Nr. 44002,*	*je*	***DM 98,50***
SCHNEIDER	*Bogenlampe H0,*		*je*	***DM 6,50***

Bitte fordern Sie gegen DM 4,– in Briefmarken unverbindlich unsere Unterlagen an oder bestellen Sie einfach aus o.g. Angeboten! Wo ... natürlich bei:
MODELLBAHNVERTRIEB **· Versandabteilung · Postfach · W-3004 Isernhagen 2**
WIR sind Ihr kompetenter Fachhändler. Warum wollen SIE also mit weniger zufrieden sein?

Suche Lokschilder BR 22, 41, 64, 94 von DR u. DB sowie E11, E94, E44, E18, V180, V200, Piko Spur H0 BR M61 MAV, BR71 u. 89 DR. Chiffre ME01/550334

Suche Auto-Transportwagen DR in H0 mit Pkw-Trabant beladen; Software für Gleisplanung für PC, Mittelteil für Doppelstockzug DR. Olaf Faltinath, John-Schehr-Str. 29, O-1055 Berlin

Traumreisen '92 für Eisenbahnfreunde

17.-20.4.92: Ostern in Polen.

Eisenbahnmuseen und Dampfsonderzüge in 600, 750, 1000 und 1435 mm Spur um Warschau, Posen und Stettin. **DM 645,--.**

6.-25.9.92: Mit der Transsib nach China.

11.000 km mit der längsten Eisenbahn der Welt von Berlin bis Peking + Dampfprogramm in Nordchina. **DM 4.730,--.**

21.11.-6.12.92: Dampf in Indien.

Der zweitgrößte Eisenbahnbetrieb der Welt mit einer Vielfalt von Dampflok auf 610, 762, 1000 und 1676 mm Spur. **DM 4.575,--.**

5.-13.12.92: Dampfsonderzug in Pakistan.

Schlafwagen-Sonderzug, bespannt mit Dampflokomotiven fast aller vorhandenen Typen. **DM 3.990,--**, Indien + Pakistan kombiniert **DM 6.995,--.**

Außerdem in Vorbereitung:

13.-28.6.92: Straßenbahnen in Rußland und der Ukraine.
5.-19.9.92: Straßenbahnen in Rumänien.
19.-26.9.92: Dampf in Rumänien.
26.9.-10.10.92: Dampfsonderzüge (GmP) in der Türkei.
Ausführliche Programme kostenlos und unverbindlich von:
INTRA EXPRESS Hobby- und Studienreisen GmbH, Burgherrenstr. 2, W-1000 Berlin 42, Tel. 030/785 33 91, Fax 030/785 92 08.

Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 5. Februar! Den MODELL EISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten:

O-1000 Berlin

Walter Vandamme
Modelleisenbahnen
Schönhauser Allee 120
O-1058 Berlin

Opus Spielzeug (TTC)
Dr. Sigrid Czesnick
Erich-Weinert-Straße 24
O-1071 Berlin

Modelleisenbahnen Pankow
Berliner Straße 48
O-1100 Berlin

Modellbahn-Haberditzl
Greifswalder Straße 2
O-1055 Berlin

Fa. Fritko
Modellbahntreff
Berliner Allee 98
O-1120 Berlin

Waggon-Treff
Rosenstraße 3
O-1170 Berlin

Modellbahn-Maske
Wühlischstraße 58
O-1035 Berlin

Detlef Appel
Modelleisenbahnen und Zubehör
sowie An- und Verkauf
Hans-Otto-Straße 7
O-1055 Berlin

Modellbahnbox Karlshorst
Hermann-Dunker-Straße 104
O-1157 Berlin

J. Bostedt & Dr. Fischer
Spielwarenfachhandel
Breite Straße 13
O-1280 Bernau

Modellbahnservice
Teerofendamm 101
O-1531 Dreilinden

O-2000 Neubrandenburg

Modellbahnservice Jan Schildhauer
Steinbecker Straße 27
O-2200 Greifswald

Modellbahn Schaft
Service- und Fachgeschäft
Postfach 12
O-2565 Kühlungsborn-West

Bormann's Modelleisenbahn-Treff
Blutstraße 3
O-2850 Parchim

O-3000 Magdeburg

Multikauf
Modelleisenbahnen
Braunschweiger Straße 4
O-3014 Magdeburg

Modelleisenbahnen
Olvenstedter Straße 13
O-3080 Magdeburg

Fa. Liebisch
Modelleisenbahnen
Breite Straße 25
O-3500 Stendal

O-4000 Halle

Hobby-Shop
Merseburger Straße 11
O-4240 Querfurt

D. Steinbrink
Modellbahn-Service
Stieg 16
O-4300 Quedlinburg

Rittermann H. E. Ing.
Eisenbahn, Flug-, Schiffs-Modellbau
Straße der Republik 26
O-4400 Bitterfeld

Modellbahn Ehrhardt
Beuditzstraße 2a
O-4850 Weißenfels

O-5000 Erfurt

Radio-Kästner
Modelleisenbahn
Lange Brücke 44
O-5020 Erfurt

Rein
Spielwaren
Utenbacher Straße 41
O-5320 Apolda

In der City
Schwabhäuser Straße 38
O-5800 Gotha

O-6000 Suhl

Inh. M. Günther
Schillerplatz 2
O-6840 Pößneck/Thür.

O-7000 Leipzig

Fa. A. Nitsche – Inh. M. Puscher
Modelleisenbahnfachgeschäft
Altranstädter Straße 44
O-7031 Leipzig

Modellbahn Felber GmbH
Kuhturmstraße 22
O-7033 Leipzig

Karsten Klinger
Elektromechanische Spielwaren
Schreibgeräte
Lenin-Straße 275
O-7039 Leipzig

Bernd Mißler
Spielwaren und Modellbahn
Martinstraße 3
O-7050 Leipzig

Peter Däweritz
Elektroinstallateurmeister
Rud.-Breitscheid-Straße 23a
O-7260 Oschatz

Böcking & Sohn
Modelleisenbahnen
Spremberger Straße 26
O-7500 Cottbus

Horst Bergmann
Fachhandel Modellbau/-bahnen
Kirchplatz 1
O-7840 Senftenberg

O-8000 Dresden

Modellbahn Hans Dieter Hertel
Konkordienstraße 38
O-8023 Dresden

Modellbau Peter
Reicker Straße 104
O-8036 Dresden

Firma Schubert
Modelleisenbahnen
Hüblerstraße 17
O-8053 Dresden

Liebscher
Vertragswerkstatt Modellbahn
Kohlenstraße 34
O-8210 Freital-Burgk

Modellbahn Pofand
Alte Poststraße 7
O-8293 Königsbrück

Hobby-Boutique Werra Stelzner
Ernst-Thälmann-Straße 4
O-8312 Heidenau/Sachsen

Sebnitzer Modellbahneck
Burggässchen 1
O-8360 Sebnitz

Fa. Kaufer
Klein-Technik-Laden
Inh. Ortrun Kaufer
Hauptstraße 44b
O-8505 Neukirch

Elektro-Quelle
Neusalzaer Straße 17
O-8600 Bautzen

Spielzeugland Inh. Marlies Reuß
Rittergasse 3
O-8700 Löbau

Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller
Löbauer Straße 11
O-8705 Ebersbach

Christians Modellbahnboutique
Christian Holtegel
O-8706 Neugersdorf

Haltepunkt A. Jähne und M. Teichgräber
Johannisstraße 8
O-8800 Zittau

O-9000 Chemnitz

Modellbahnhof Steffen Rühle
Dresdner Straße 27
O-9292 Geringswalde

Verkaufsstelle Industriewaren
Ehrenfriedersdorfer Straße 5
O-9307 Geyer

Fa. W. Oelmann
Inh. Ralf Oelmann
Griefensteinstraße 5
O-9377 Thum

C. A. Schieck
Modelleisenbahnen
Auerhammer Straße 1
O-9400 Aue

Modelleisenbahnfachgeschäft und Service Peter Lorenz
Forststraße 13
O-9412 Schneeberg-Neust.

Modellbahn Spitzer
Albertistraße 16
O-9800 Reichenbach

W-1000 Berlin

Modellbahnen am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
W-1000 Berlin 10

LGB Markt Modellbahn Fachgeschäft
Inh. Brigitte Kreutlein
Holzhauser Straße 59
W-1000 Berlin 27

Michas Bahnhof
Nürnberger Straße 21
W-1000 Berlin 30

Das Stellwerk
Nürnberger Straße 31
W-1000 Berlin 30

Lokschuppen
Markelstraße 7
W-1000 Berlin 41

Modellfahrzeug Hermann
Hähnelstraße 11a
W-1000 Berlin 47

Peter Brause
Modelleisenbahnen
Drontheimer Straße 1
W-1000 Berlin 65

Modellbahn Pietsch
Prühstraße 34
W-1000 Berlin 42

Modellbahn
Dominikusstraße 25
W-1000 Berlin 62

Modellbahnen in Zehlendorf
Berliner Straße 37
W-1000 Berlin 37

Modellbahnen Turberg
Rankestraße 24
W-1000 Berlin 30

Schiffs- und Modellbahn-Studio
Joachim-Friedrich-Straße 26
W-1000 Berlin 31

Neumann-Station
Modell-Großbahnen
Siegfriedstraße 1
W-1000 Berlin 44

Berliner Zeuke-TT-Bahnen
Müllerstr. 124 (in der Müllerhalle)
W-1000 Berlin 65

W-2000 Hamburg

Modellbahnhof Oststeinbek
Im Hegen 4
W-2000 Oststeinbek

Modellbahnshop Beurich
Heußweg 70
W-2000 Hamburg 20

Modellbahnkiste
Wolter u. Altstaedt
Imstedt 31
W-2000 Hamburg 76

Modellbahn-Wilhelmy
Fischmarkt 11
W-2160 Stade

Modellbahn Ofterdinger
Schülperbaum 2
W-2300 Kiel 1

Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. KG
Gröpelinger Heerstraße 165
W-2800 Bremen 21

Auto- und Bahn-Modellspielwaren
Kapitän-Dallmann-Straße 2
W-2820 Bremen 71

Hobby-Shop
Birgid Hatting
Bremer Straße 6
W-2950 Leer

W-3000 Hannover

Schmalspur u. Feldbahn GmbH
Nieschlagstraße 1B
W-3000 Hannover 91

Firma Hottenrott
Bäckerstraße 104
W-3380 Goslar

Rabe's Spielzeugkiste
Holländische Straße 99
W-3500 Kassel

W-4000 Düsseldorf

Modellbahn Breuer
Alter Markt 14–15
W-4000 Düsseldorf 12

Crefelder Lokschuppen
Modelleisenbahnen,
Modellbahnzubehör
Lindenstraße 28
W-4150 Krefeld

Modellbahn Service
Inh. Jürgen Bergschneider
Lotter Straße 16
W-4500 Osnabrück

Der Lokschuppen
Modellbahnen-Autoshop
Märkische Straße 227
W-4600 Dortmund 1

Würz Modellbahnvertrieb
Thusnelda Straße 19
W-4600 Dortmund 1

Modellbahntreff
Marsbruchstraße 133
W-4600 Dortmund 41

Modellbahnen und Autos
Hauptstraße 28
W-4815 Schloß Holte-Stukenbrock

W-5000 Köln

Peter W. Feldhaus GmbH & Co.
Spiel Aktuell
Schildergasse 46–48
W-5000 Köln 1

Matschke Modellbahn
Schützenstraße 90
W-5600 Wuppertal 2

Modellbahn-Center-Leverkusen
Christel Steiner
Bensberger Straße 80
W-5090 Leverkusen 1

W-6000 Frankfurt

Hobby Haas
Braubachstraße 36
W-6000 Frankfurt 1

Modellbahn-Depot Jung
Odenwaldstraße 23
W-6090 Rüsselsheim

Modellbahn
Spiel- und Hobby-Treff
Dalbergstraße –
Ecke Albanusstraße 80
W-6230 Frankfurt 80

Der Schienen Graf
Graf/Schienbein OHG
Elzer Straße 9 (im Limburg Center)
W-6250 Limburg 3

Weisenauer Modellbahnladen
Wormser Straße 91
W-6500 Mainz 1

KS-Modellbahnen
Binger Straße 6
W-6531 Waldlaubertsheim

Klaus Schumann
Modellbahnen
Schützen-/Ecke R.-Wagner-Straße
W-6904 Eppelheim

W-7000 Stuttgart

Modelleisenbahn-Center
Christophstraße 2/
Ecke Tübinger Straße
W-7000 Stuttgart 1

Wagner
Modellbahntechnik
Schmiedeweg 6
W-7071 Durlangen

Hobby Eber Hardt
Kirchbrunnenstraße 16 + 23
W-7100 Heilbronn

Modell-Bahn-Hennig
Mannfred Hennig
Bahnhofstraße 1
W-7250 Leonberg

Modellbahn Seyfried
Durlacher Straße 12
W-7530 Pforzheim

Der Spielzeugladen Jürgen Heilig
Heiligenberger Straße 10
W-7798 Pfullendorf

W-8000 München

Der Bahnladen
Schleißheimer Straße 80
W-8000 München 40

Bufe-Fachbuchzentrum
Donnersbergerstraße 57
W-8000 München 19

Modellbahn Herrmann
Gibitzenstraße 17
W-8500 Nürnberg 70

Modellbahn Ritzer
Bucher Straße 109
W-8500 Nürnberg

Modellbahn und Autoladen
Inh. Wolf
Kapuzinerstraße 23
W-8600 Bamberg

A-4020 Linz

Hobby- und Modellbau Handelsgesellschaft m.b.H.
Bürgerstraße 14
A-4020 Linz

CH-5432 Neuenhof

Tivoli Hobby + Modellbahnen AG
Zürcherstraße 156
CH-5432 Neuenhof

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELL EISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Knöll, Tel. 0711/2043-506 oder Frau Olboeter, Tel. Ostberlin 2251/2004. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Anzeige auf.

Suche

Suche Spur 0, Schürzenwagenzug, einzeln o. kompl. Rautenberg, W-4050 Mönchengladbach 2, Tel. 02166/89850

Spur 0 Teile (Tin Plate) gesucht. Auch defekte Stücke. Angebote bitte an M. Leidecker, Am Grenzgraben 13, W-6050 Offenbach

Kaufe Spur 0, Wagen u. Loks etc. A. Rautenberg, W-4050 Mönchengladbach 2, Tel. 02166/89850

Suche Prospekte von Trabant, Wartburg, Barkas u. alten IFA Lkw. Siegfried Kieselbach, Oranienburger Str. 15, W-4000 Düsseldorf 13

Suche Briefmarken: Schmalspurbahnen in der DDR. Siegfried Kieselbach, Oranienburger Str. 19, W-4000 Düsseldorf 15

Suche deutsche Bahnlaternen u. Uniformteile vor 1945 - Spitzenbezahlung. O. Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, W-7000 Stuttgart 1

Alte Spur 0-Bahn Märklin/Bing, auch Sammlung kauft: Höltershinken, Mollwitzer Str. 3, W-4600 Dortmund 1, Tel. 0231/430356

Suche Zeuke Spur 0 Plattenwg. m. Minolauto, Zeike-Lampen. Rabe, Trelleborger Str. 11, O-1100 Berlin

Suche DRG Kursbücher bis 1945, auch Taschenfahrpläne. Chiffre ME01/550327

ROKAL-Kataloge zum Kopieren, leihweise. Gerhard Knopf, Oberstr. 49, O-4320 Aschersleben, Tel. 6758

Märklin H0 und Trix-Express H0 Märklin Spur 0 u. Blechspielzeug, Fleischmann Spur 0 sucht Sammler, Top-Zustand bevorzugt, aber auch defekte Dinge finden Interesse. Grosskopf, Petersstr. 55, W-4150 Krefeld, zahle gut! Tel.: W-02151/22891

Suche Broschüren Verkehrswesen ehem. DDR/Deutschland vor 1949. Modellbahnen Spur H0, Epoche II, Liliput/Roco/Trix/Raimo/Rirarossi/France Trains. Frithjof Krause, Brambacher Str. 51, O-7060 Leipzig

Rokal und Zeuke-TT-Modelle sowie Kleinserien sucht A. Stärk, Bondenwald 26, W-2000 Hamburg 61

Piko N-Schnellzugwagen DR. Scholz, Leo-Tolstoi-Weg 15 b, O-2300 Stralsund

PIKO-H0-Unterlagen bzw. Sammler zur Erstellung eines Gesamtkataloges der produzierten Modelle gesucht. Heinz Wolff, Georg-Blank-Str. 14, O-1055 Berlin

Kaufe alle Produktionen H0-PIKO und Vorgänger - ungefahren -. Erfülle alle Sammlerwünsche im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten. Heinz Wolff, Georg-Blank-Str. 14, O-1055 Berlin

Suche in H0 BR98. O (Sä. ITV) von Rivarossi. Roland Dix, Breitscheid-Straße 14, O-7254 Machern, Telefon Brandis 3244

Feuer-Wasser-Kohle von I. Kretschmann sowie Fotos von 52 6016. Zuschriften an H. Guslanka, Holzmindener Str. 39, W-1000 Berlin 47

Suche ältere Eisenbahnbücher, Literatur Transpress und DMV, DR-Kursbücher, Buch- und Bildfahrpläne 1949 -1972. Lokbeschr. DV 930 der DR von Dampflokomotiven. Bitte Preisangabe! Knapp, Untere Stadtmauer 27, W-7972Isny im Allgäu

Suche Biller-Bahn 0e, Egger H0e. Eisele, Meisenweg 14. W-7910 Neu-Ulm 3, Tel. 0731/84769

Suche Zeuke Sp. 0, Information, Material. R. Ommer, Breidenbach 38, W-5253 Lindlar

Tausche

Tausche - Verkaufe TT-Modelle, Bausätze und Zubehör der CSFR-Produktion. Jiri Sich, Mlynska 458, CSFR 40331Usti N.L.

Su. Triebw. Spur S Stadtilm, biete Wagenbaus. Billerbahn. Schulze, PSF 104, O-8027 Dresden

Tausche o. verk. viele alte Modelle von Fleischmann, Piko, Ehlcke usw. (H0) u. Merkur (0) gg. neue in H0 u. TT. Miroslav Grisa, Plynarenska 12, ČS 40010 Usti N.L. Tel. 004247/62226

Suche H0-Lokomotiven 2-Ltr. Biete TT-Material aller Art. Friedel, Golzower Straße 25, O-1147 Berlin, Telefon 5276894

Biete SKL (me 9+10/91), Hruska BR91, TT BR01, Lil. BR99791 - alle mit Faulh.-Motor. Suche einz. Räder o. Radsatzgr. von MF+BS BR99.67-71 u. 99.73-76. Lachs, Schwarzburger Str. 15, O-1142 Berlin, Tel. 9316173

Biete: Straßenbahnarchiv 1 bis 7, 200,- DM; MEB, 79-89, pro Jg. 20,- DM; BS ET54 20,- DM; 106256 70,- DM; Kompress 1-3 Berliner Verkehrsgesch., versch. EB-Literatur; Suche: H0e, TM sächs. 2- u. 4achsig, Gleismat. Bertilo Nissel, J.-Gagarin-Str. 12 A, O-7500 Cottbus

Tausche Original BBC-Englisch-Sprachkurs (Neupreis: $ 5760,-) = 96 Hefte + 24 Lern-Music-Cassetten, gegen HØ, H0m, H0e Straßenbahnmaterial! Schreib bitte an: Hans Karner, Bahnhofplatz 5, A-8720 Knittelfeld/Österreich

Verschiedenes

Biete, suche u. tausche alles zur DR BR120 u. Werkbahn-V200. Fotographiere für Sie alle Loks vom Bw Dresden. Mario Riedel, Stübeallee 11, O-8019 Dresden

Fertige Umrüstsatz für Gützold 52kon in versch. Ausf. (leichter Umbau). Info gg. Rückumschl. Manfred Bauer, Bekkerstr. 14, O-8090 Dresden

Akku-Oberwagenlaterne zu kaufen sucht: J. Lehmann, Boltenhagener Str. 58, O-8080 Dresden

Wer hat Interesse und Material für Spur 3,5 Zoll (außer Reeves). Leif Heimerby, Industriestr. 83, W-4018 Langenfeld, Tel. 02173/22228

Suche: Fotos/Pläne von Fahrzeugen, Strecke, Bahngebäuden der Kreisbahn Osterode-Kreiensen. Besonders: Lokschuppen und O&K-Malletlok 1907/2355(B'Bn4rt) 750 mm. Sabarasch, Weser 9, W-3320 Salzgitter 51, Tel. 05341/392463

MHI-HÄNDLER gesucht, der Automodelle oder Deco dieser Art (Feuerwehr) solvent. Käufer quasi im "Abo" verkauft! Russel, W-8165 Fischbachau 3, PF, Tel. 08028/2170 ab 20 Uhr

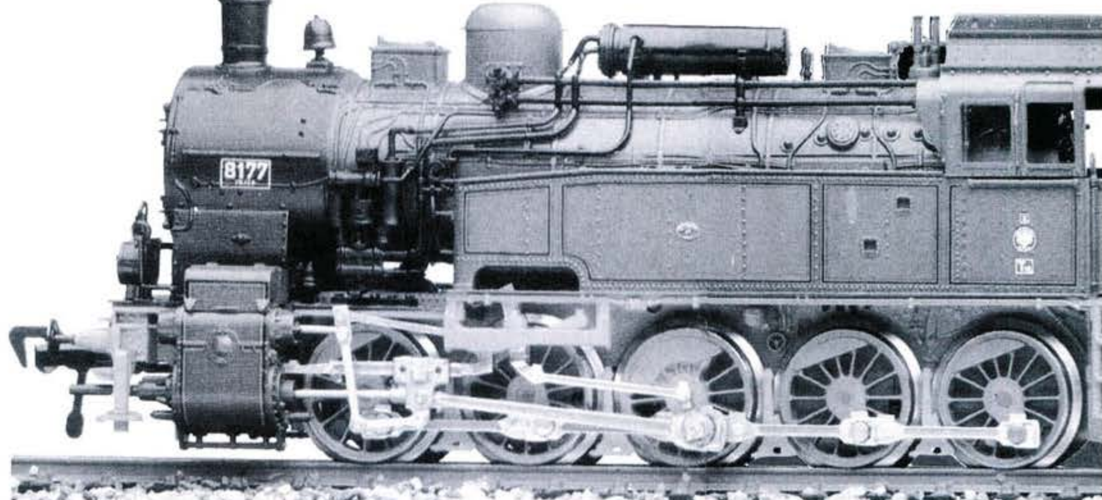
Veranstaltungen

10. Int. Kraichgauer Modellbahnen- u. Spielzeugtausch u. Markttag, Sa., 21. März 92, in 6920 Sinsheim, Elsenzhalle von 10 - 17 Uhr. Modellbahn-Ausstellung, Jubiläumsprogramm, Kinderaktivitäten, Essen u. Trinken u.v.m. Veranst.: Eisenbahnfreunde Kraichgau e.V., Tel. 07261/62511

Biete • Suche • Tausche • Biete • Suche • Tausche • Biete

Mit Volldampf im

Modell Eisen Bahner



Die meistgekaufte Eisenbahn-Zeitschrift für Vorbild und Modell zwischen Ostsee und Erzgebirge.

Jetzt auch in den alten Bundesländern erfolgreich.

KLEINANZEIGE

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige

Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik

❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

ME 1/92

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
1–3	8,–	28,–
4	10,–	35,–
5	12,–	42,–
6	15,–	52,50
7	17,–	59,50

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 15,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ____________

Bankleitzahl ____________ bei der ____________ ab.

NAME/VORNAME TELEFON

STRASSE/NR. WOHNORT/PLZ DATUM/UNTERSCHRIFT

WENN...

- ... Sie Lokomotiven und Wagen suchen
- ... Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen
- ... Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN

sitzen Si[e] im MODELL EISENBAHNER genau richtig.

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus und in der nächsten Ausgabe liest di[e] riesige Eisenbahn-Fangemeinde in Deutsch-land-Ost Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung. Modell Eisenbahner
Postfach 1410
Otto-Grotewohl-Straße 19D
O-1086 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 2/92 ist am 10.1.1992. MODELL EISENBAHNER 2/92 erscheint am 5.2.1992.

Sächsische Aktivitäten

Dresden beherbergt seit 1952 die Hochschule für Verkehrswesen in ihren Mauern, ein Unternehmen, das in der Vergangenheit durch die Verkehrswissenschaftlichen Tage nicht nur in Europa bekannt wurde, sondern auch für beide deutsche Bahnverwaltungen und zahlreiche Industrieunternehmen ingenieurtechnischen Nachwuchs ausgebildet hat. Daß die wissenschaftlichen Erkenntnisse, die an den Lehrstühlen gewonnen wurden, zu selten die Produktivität der Verkehrsbetriebe der ex-DDR förderten, ist den Mechanisten der Planwirtschaft, nicht den Forschern zuzuschreiben.

Allerdings liegt es auf der Hand, daß die Hochschule im Interesse ihrer künftigen Existenz bemüht ist, Potenzen anzubieten. Dazu dienten die »Dresdner Eisenbahntage« vom 5. bis 7. Dezember 1991 unter Mitwirkung des Instituts für Bahntechnik (Technische Hochschule Berlin), der DB und der DR. Schirmherr dieser Veranstaltung (nicht zu verwechseln mit den Verkehrswissenschaftlichen Tagen, die das nächste Mal im September 1992 stattfinden) war der Minister für Wirtschaft und Arbeit, dem im Freistaat Sachsen die Eisenbahn untersteht.

Magnifizens Prof. Dr.-Ing. habil. Zschweigert konnte in seiner Begrüßung darauf verweisen, daß erst Ende November Dresdner Verkehrstage stattgefunden haben, auf denen die HfV und die Stadt Dresden beschlossen, den Problemen des Stadtverkehrs (Schiene und Straße) rasch und zielgerichtet zu Leibe zu rücken. Dazu soll auch das Laboratorium für Innovative Verkehrstechnik dienen, dessen Richtfest die HfV am 29. November feierte.

Das wissenschaftliche Symposium anläßlich der Dresdner Eisenbahntage erlebte drei Vorträge. Der Präsident des BTA München, Rahn, referierte über das künftige »Forschungsprogramm Rad - Schiene«. Dieses 1971 gestartete Forschungsvorhaben, das zunächst nur die physikalischen Verhältnisse der Paarung Rad - Schiene im Bereich höherer Geschwindigkeiten klären sollte, führte seinerzeit zur Entwicklung des InterCityExperimentalzuges und schließlich zum Serien-Hochgeschwindigkeitszug selbst. Dipl.-Ing. Rahn, der auch Vorsitzender des Instituts für Bahntechnik ist, erklärte, daß zwar alle Probleme bis 500 km/h geklärt seien, das System aber noch erhebliche Reserven aufweise. Derzeit werde am ICM (M für Mehrsystem) gearbeitet für die vier Systeme 25 kV 50 Hz, 15 kV 16 2/3 Hz sowie 3 kV und 1,5 kV Gleichspannung. Dieser Europazug (für den Einsatzbereich jeweils modifiziert mit zwei oder drei Systemen bestückt) sei allerdings nicht das Ziel allen Strebens, sondern das Gesamtsystem Schnellverkehr müsse als Ganzes gelöst werden, wobei der Schienengüterverkehr, der an schlechter Produktivität leide, viel stärker einzubeziehen sei. Zielgeschwindigkeiten für den Reiseverkehr wären 330 bis 350 km/h, für den Güterverkehr 200 km/h.

Mit der »Forschungs- und Investitionspolitik für die Bahn« beschäftigte sich Ministerialrat Prof. Legat vom Bundesministerium für Verkehr. Er ließ verlauten, daß 1992 der nach der Einheit überarbeitete Bundesverkehrswegeplan ins Haus stünde und dieser Plan die Transrapidstrecke Hamburg - Berlin enthalte. Der Verkehrswegeplan sieht für die 90er Jahre 280 bis 300 Milliarden Mark Investitionen vor, für 1992 schon 40 Milliarden. Parallel zu den Dresdner Eisenbahntagen wurde im Verkehrsmuseum Dresden die Sonderausstellung »InterCityExpress - Zug der Zukunft« eröffnet. Sie entstand in Zusammenarbeit der Deutschen Reichsbahn mit der Deutschen Bundesbahn und den Planungsgesellschaften Bahnbau Deutsche Einheit sowie Schnellbahnbau Hannover-Berlin. In diesem Zusammenhang wurde bekannt, daß ab Sommerfahrplan 1992 zwischen Dresden und Berlin ein starrer Zweistundentakt eingeführt werden soll. Die internationalen Züge, die Richtung Süden verkehren, verdichten das Netz zusätzlich.

F.B.



Blickfang der Sonderausstellung »InterCityExpress - Zug der Zukunft« im Verkehrsmuseum Dresden ist der Stromabnehmer eines InterCityTriebkopfes, der auch bei 300 km/h enorme Energiemengen sicher übertragen muß.



Vom Bahnsteig 5 in Dresden Hbf fuhr am 5. und 6. Dezember ein InterCityExpress bis Schöna (Sächsische Schweiz). Höchstgeschwindigkeit: 122 km/h! Am 7. Dezember stand der Zug zur Besichtigung frei.



Durchgehend elektrisch und fast durchgehend zweigleisig zeigt sich seit dem 7. Dezember 1991 die RC-Linie von Riesa nach Chemnitz. Der amtierende Präsident der Direktion Dresden, Hans-Jürgen Lücking, gab auf Bahnhof Mittweida den 66 km langen Abschnitt für den elektrischen Betrieb auf der Strecke Chemnitz bis Berlin frei.
Die Arbeiten hatten 1982 von Riesa in Richtung Döbeln mit der Wiederherstellung der Zweigleisigkeit begonnen, ab 1989 folgten die Fahrleitungsarbeiten. Das erste Teilstück war am 31. Mai 1991 ans Netz gegangen. Im zweiten Halbjahr 1992 soll der vollständige Lückenschluß für das zweite Gleis im Raum Altmittweida folgen.
Unser Bild zeigt eine nur scheinbar elektrifizierte V 60 der Deutschen Reichsbahn auf Bahnhof Mittweida, wie sie für Fahrleitungskontrollarbeiten im Rahmen von Bauzugeinsätzen benutzt wird.

Fotos: M. Weisbrod

Bemo + Zeuke = Schmalspur GmbH

Freunde schmalspuriger Modellbahnen werden viel erwarten: Die neugegründete Bemo-Zeuke Modelleisenbahnen GmbH wird künftig deutsche Schmalspurbahnen produzieren und vertreiben. Fahrzeuge und Zubehör der Nenngrößen $H0_e$ und $H0_m$ stehen auf dem Programm, wobei das Fertigungs- und Qualitätsniveau der Firma Bemo für alle Produkte zu Grunde gelegt wird. Bemo produziert weiterhin Modelle nach Schweizer Vorbild, und Zeuke-TT wird Erzeugnisse im Maßstab 1:120 fertigen.



Endlich: Spreewaldbahn

Das erste Produkt der Bemo-Zeuke Modelleisenbahn GmbH soll bereits an den Handel ausgeliefert sein: ein Güterzug der Spreewaldbahn in Epoche-III-Ausführung.
Die sogenannte Anfangspackung enthält das Modell der Tenderlok 99 5704, einen G- und zwei O-Wagen sowie drei Gleisstücke. Eine weitere Zugpackung ist in Vorbereitung. Sie wird einen Personenzug enthalten, die aus Tenderlok, zwei Personenwagen und einem kombinierten Personen-Gepäckwagen besteht. Der erste Katalog der Bemo-Zeuke-Schmalspurbahnen wurde angkündigt, der auch alle bisherigen Bemo-Modelle deutscher Schmalspurfahrzeuge enthält. *Werkfoto*





Frisch aufgearbeitet: E 18

Zwölf Jahre lang gab es bereits das Modell der BR 118 (DB) bei Roco. Nun erlebt die Maschine einen zweiten Frühling: als Epoche-III-Version präsentiert sich ein ansprechendes Modell. Freistehende Handläufe, flache Stirnlampen und Stromabnehmer mit eingezogener Oberschere sind einige Beispiele für die Detaillierung. Ein neuer Antrieb mit großer Zugkraft ist das Arbeitsergebnis der Salzburger Konstrukteure. Bleibt zu hoffen, das bald auch ein DR-Ellokmodell den Weg auf das Reißbrett findet. Der Interessentenkreis für Modellokomotiven der BR 155(ex 250) und 143(ex 243) dürfte mit ihrem europaweiten Einsatz erheblich zugenommen haben. *Foto: KLAWIAN*





"Hechte" aus Sachsen

Ein Schnellzug, bestehend aus Hechtwagen, wird von Sachsenmodelle angeboten. Der Epoche-III-Zug (DR) setzt sich aus einem 1.-Klasse-Wagen (ex A4üe, DRG), einem 1./2.-Klasse-Wagen (ex AB4üe-23a, DRG), einem 2.-Klasse-Wagen (ex C4ü-22, DRG) und einem Packwagen (ex Pw4ü-23, DRG) zusammen. Die Modelle wirken durch Kleinteile wie Dachlüfter, Griffstangen und klappbare Übergangsbühnen, die nach dem Kauf noch montiert werden müssen, sehr detailliert. Wahlweise können eingezogene oder ausgefahrene Übergangsfaltenbälge angebaut werden. Die Wagen sind mit Kurzkupplungskinematik und Kupplungsschacht ausgestattet. *Foto: KLAWIAN*

FLEISCHMANN

Ruhr-Schnellverker II

Im Erscheinungsbild der dreißiger Jahre bietet Fleischmann den Ruhr-Schnellverkehr an. Sowohl für die Nenngröße H0 als auch für N gibt es den Zug nur in einmaliger Fertigungsauflage.
Im Gegensatz zum gehobenen Fernverkehr, der damals durch die Farben Violett und Creme gekennzeichnet war, ist die Farbgebung des Ruhr-Schnellverkehr Weinrot und Creme.
Auch der Einsatz einer preußischen P 8 (Reichsbahnbaureihe 38^{10-40}) war seinerzeit typisch. An der Rauchkammertür des Lokomotivmodells fällt das Zielbahnhofsschild auf.
Der Zug besteht aus einem Abteilwagen 2./3. Klasse (BC 4) mit Bremserhaus, einem Abteilwagen 3. Klasse (C 4) mit Bremserhaus und einem Abteilwagen 3. Klasse (C 4) ohne Bremserhaus.
Die Fahrzeuge gibt es sowohl einzeln als auch in Geschenkpackungen beider Spuren. Für die Nenngröße H0 ist auch eine Wechselstromvariante im Angebot. *Foto: KLAWIAN*





ARNOLD

E 03 für den Airport-Express

Um den Luftraum zu entlasten betreibt die Fluggesellschaft Deutsche Lufthansa einen speziellen Zubringerservice. Reisezüge mit der Bezeichnung Airport-Express verkehren auf den Strecken Düsseldorf - Frankfurt (M)/Flughafen und Stuttgart - Frankfurt (M)/Flughafen. Diese Züge fallen durch ihre markante Lackierung in den Farben Weiß und Gelb auf. Auch die Lokomotive ist in das Farbspiel einbezogen. Nach dem Einsatz von elektrisch angetriebenen Triebzügen wurden moderne Reisezugwagen bislang von Lokomotiven der BR 111 gezogen. Seit jüngster Zeit ist auf der Stuttgarter Strecke die Maschine 103 101-2 im Einsatz. Arnold brachte prompt das entsprechende Modell auf den Markt. Die "Cola-Dose auf Rädern" sieht gar nicht mehr so aus, die Airport-Express-Farbgebung läßt die Maschine schlicht und schlank erscheinen. Der Fahrrahmen ist in Metalldruckgußtechnik ausgeführt, das Spitzensignal wechselt automatisch mit der Fahrtrichtung. Die 127 g schwere Lokomotive entnimmt ihren Strom über 6 Räder. Zwei Räder sind mit Haftreifen bestückt.

Foto: KLAWIAN

PIKO

BR 95 mit Kohlefeuerung

Die Baureihe 95 gibt es seit den zwanziger Jahren. Sie war besonders auf den Steilrampen des Thüringer Waldes beheimatet. Mitte der Sechziger Jahre rüstete die Deutsche Reichsbahn zahlreiche Maschinen auf Ölfeuerung um. Nach dem Traktionswechsel (Dampf-Diesel) blieb nur eine Maschine erhalten. Die 95 1027-2 wird als Traditionslokomotive gepflegt und betrieben. 1990 erhielt sie in Meinigen wieder die ursprüngliche Kohlefeuerung. Pikos "Sonderausgabe zur Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnittes Sonneberg-Neustadt (b. Coburg) am 28. September 1991" ist das Modell der 95 1027. Sie unterscheidet sich von den bislang ausgelieferten 95'ern insbesondere durch ihren Kohletenderaufsatz. Angenehm wirken die dunklen Radreifen und Spurkränze. Auch beim Gestänge gibt es positive Veränderungen: es sieht nicht mehr nach einfachem Kunstoff aus. Vielmehr entsteht durch eine werksseitige Farbbehandlung der Eindruck, das Gestänge sei ölig - wie beim Vorbild.

Foto: KLAWIAN







Licht am Trabbi

H0-Autos, die von Viessmann mit einer Beleuchtung ausgerüstet werden, kommen mit lediglich einer Glühlampe aus. Das Licht wird mittels Lichtleiter so zu den Scheinwerfern und Heckleuchten geleitet, daß ihre vorbildgetreue Form erhalten bleibt. Die Lampe wird mit 14 - 16 Volt Gleich- oder Wechselspannung betrieben, und sie ist zur Wärmeisolation in eine Metallfolie einegehüllt. Die Stromversorgung erfolgt durch zwei dünne Drähte. Sie werden durch den Radkasten, hinter einem Rad entlang in eine Bohrung auf der Anlagenplatte geführt, so daß sie kaum wahrnembar sind. Die Inneneinrichtung bleibt vollständig erhalten. *Foto: KLAWIAN*



WEINERT MODELLBAU

Henschel-Naßdampfwalze

Das bereits im vorigen Jahr angekündigte H0-Modell der Henschel-Naßdampfwalze wird nun endlich ausgeliefert. “Was lange währt, wird endlich gut.” sagt der Volksmund. So auch bei Weinert. Die Zinnguß- und Messingteile weisen eine gute Qualität auf. Eine Nachbearbeitung ist kaum erforderlich. Die Montage der paßgenauen Einzelteile wird zum Hochgenuß für den geschickten Modellbauer. Für den Anfänger ist der Bausatz weniger geeignet, da die Bearbeitung reichlich Erfahrungen im Modellbau voraussetzt. Für die Farbgebung des Modells sind wohl alle Varianten möglich. Dabei empfiehlt es sich, für den Kessel, die Armaturen und das Führerhaus die Farbaufträge zu spritzen, damit alle feinen Details voll zur Geltung kommen. Eine fachgerechte Alterung des Modells dürfte ebenfalls wirkungsvoll sein, kommen doch durch Ruß- und Ölnachahmungen die Nieten, Stangen und Hebel erst so richtig zur Geltung. Und wenn es noch Tüftler schaffen würden, einen Dampfentwickler im Fahrzeug unterzubringen, wäre der Anlagenknüller gesichert. *Werkfoto*



PEM

Schwarzenberger Fahrregler

Der Fahrregler entnimmt seinen Strom einem Zubehörtransformator (nicht im Lieferumfang). Die Steuerung der Triebfahrzeuge erfolgt nach dem Impulsbreitenverfahren. Die Taktfrequenz ist einstellbar und kann für Faulhabermotoren sogar in einen anderen Bereich geschaltet werden. Die Anfahr- und Bremseigenschaften sind in weiten Bereichen einzustellen. Für den Rangierbetrieb gibt es einen Handregler. Eine Automatikfunktion (z.B. Wendezugbetrieb) ist ebenfalls vorhanden. Das Gerät wird von der Firma PEM GmbH, PF 47/48 O-9430 Schwarzenberg angeboten und hat einen Preis von etwa 170,- Mark. *Foto: KLAWIAN*



POLA

Stadthäuser in H0 und N

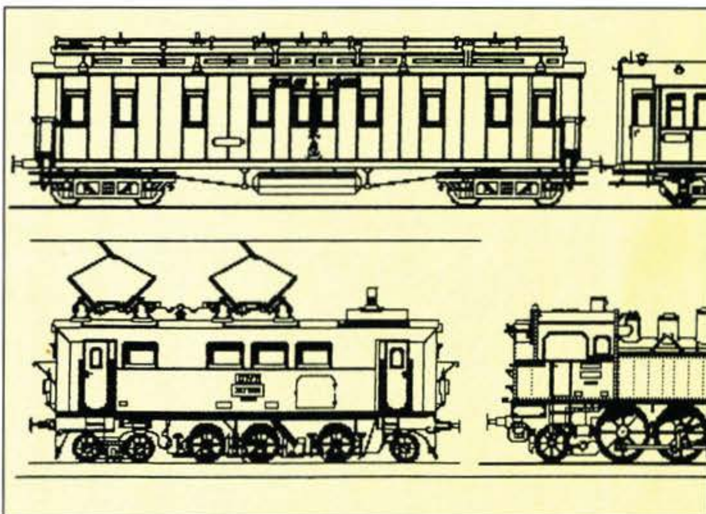
Das “Café Journal” zählt zu den Exklusiv-H0-Modellen aus Rothhausen. In limitierter Auflage hergestellt, bietet sich dem “Häuslebauer” die Möglichkeit, ein Eckhaus der Gründerzeit mit Vorbild in Schweinfurt (Franken) aufzubauen. Nicht nur im Außenbereich sind viele Details zu finden, auch eine Inneneinrichtung ist vorhanden. Die Seitenteile sind so konstruiert, daß verschiedene Grundrisse eine freizügige Straßenanordnung erlauben.
Zwei weitere Neuheiten des letzten Herbstes vervollständigen die Stadthausserie für N-Bahner: Die Bürgerhäuser aus der Zeit der Jahrhundertwende zieren Dachgauben und Stuckelemente. Beiliegende Firmenschilder und Reklame sind aus der Gegenwart. *Werkfoto*

Computerzeichnungen

Auf zehn Disketten bietet H.-D. Papenberg Darstellungen von Schienenfahrzeugen an, die mit den Programmen Geos und Printfox auf dem Heimcomputer C 64 verarbeitet werden können. Wer zum Beispiel Einladungen oder Werbeblätter für Eisenbahnveranstaltungen auf einfache Art herstellen möchte und die technischen Voraussetzungen besitzt, erhält eine umfangreiche Motivsammlung in Amateurqualität. Interessenten können sich an Herrn Papenberg, Hafenstraße 98, W - 4100 Duisburg 13 wenden. Gegen einen frankierten Rückumschlag (1,70 Mark) im Format DIN A5 werden Probedrucke aller Zeichnungen kostenlos abgegeben. Für eine Diskette wird eine Gebühr von 12,- Mark (inklusive Porto und Verpackung) erhoben.

Zeichnung: Papenberg





Modelldrehscheibe

Minicars rollen wieder

Zweihunderttausend Mark Außenstände, nicht überwiesen von einem alten Branchenkollegen, sollen das Aus für Minicar bedeutet haben. Doch Skoda Oktavia, Ikarus 55 und die Tatra Zugmaschine bleiben uns erhalten. Die s.e.s.-Gruppe kaufte den Betrieb und fährt das Programm weiter: Mit neuen Werkstoffen und neuem Marketing, aber gottlob, mit einem Teil der alten Belegschaft.

S.E.S. MINICARS: Minicar hießen die Halbnuller, die auf Ost- und West-Anlagen seit mehr als dreißig Jahren für den sozialistischen Straßenverkehr zuständig waren. Nach der Stillegung durch die Treuhand übernahm Rainer Schmidt, Inhaber der schmidt electronic systeme (s.e.s.), das Unternehmen. Die komplette ehemalige Espewe-Palette, schon immer den Westprodukten ebenbürtig, wird weiterbestehen, soweit die Formen noch vorhanden sind. Zur Nürnberger Messe erscheinen unter anderem die landwirtschaftlichen Fahrzeuge neu. Ganz aktuell ist die Tatra-Zugmaschine mit Tiefladeanhänger Tl 12 in vier Varianten. Die Autobahnmeistereien werden zweimal, die Deutsche Post und die Reichsbahn je einmal bedient. Der G 5 wurde als Kranwagen zur Feuerwehr versetzt, und zwei W 50 sind mit Kohlen- und Sandladung unterwegs. Auch der Trabant darf weitertuckern: Die Reichsbahn in Halle und das THW in Wanne Eickel brauchen ihn noch - zumindest in 1:87.

WIKING kündigt für den Januar vier ehemalige Werbemodelle an. Die Reklameautos von "Riedel-de Haen", "Buchbinder", "Schäfer Shop" und "Porta" sollte man bei Börsen-Dealern ab sofort liegen lassen. Sie kommen zum regulären Preis ins Fachgeschäft. Mit gehöriger Verspätung fährt der neue Golf III ins Wiking-Regal. Bei Herpa haben die Berliner die Porsche-Farbstudien abgeschaut. Ihr Carrera 4 Cabrio kommt jetzt in mintgrün und pink. Das Magirus LF 16 ist ab sofort bedruckt lieferbar, der Preßmüllwagen "Alba" wurde stahlblau, der Straßenkehrwagen "Edelhoff" glänzt dagegen in reinweiß. Schließlich wird der Mercedes-Reisebus O 303 RHD vom Modell "en vogue" abgelöst. Der Nachfolger O 404 RHD wurde mitsamt den neuen Renntrucks bereits bei einer Mercedes-Präsentation im Modell vorgestellt.



Für April kündigt Wiking die Erweiterung des Speditionsfuhrparks an: Mercedes und M.A.N. Fahrzeuge mit geschlossenen Aufbauten sind zu erwarten.

PRALINE bringt als Wiederauflage den VW Karmann Ghia 1600 aus dem ehemaligen Fischer-Programm. Der Mercedes 170 S erscheint als Cabriolet, der Mercedes-Laster LP 809 mit "Apolda-Bier"-Aufdruck und der Cadillac 1954 als rosafarbenes "Marylin-Monroe-Modell".

HERPA beschließt den 91er-Modellreigen mit den noch ausstehenden Modellen der "Motorsport"-Serie. Audi V8 und Mercedes 190 E Evo II sind auf den ersten Plätzen zu finden. Der Mercedes 600 SEL wird von den facegelifteten Typen 300 E und 350 GE begleitet. Ferrari 348 tb und Porsche 928 S4 wanderten in die PC-Box, bei Nutzfahrzeugen ist der neue Mack CH 603 mit "Kühne & Nagel"-Kofferauflieger erwähnenswert.

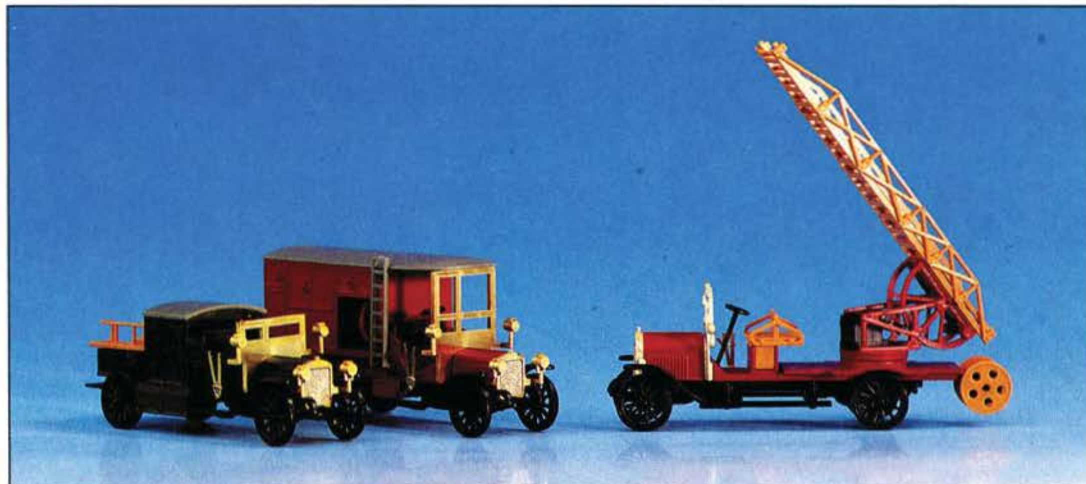
ROCO, für Modellbahn und Modellauto gleichermaßen kompetent, setzt nach wie vor auf den Volkswagen Typ 2. Pritsche, Doppelkabine, Transporter sowie Bus, letzterer als Krankentransportwagen, domonieren bei der Neuheitenauslieferung. Der Volvo FL 10 ist ebenfalls fertig geworden. Er erlebt seine Premiere auf dem Huckepack-Wippenwagen Saads 704. Wo? In der Schwesterzeitschrift des MEB, dem MODELL FAHRZEUG 1/92, im Sonderteil "Schiene und Straße".

MÄRKLIN hat auch Autos im Programm. Seit November '91 gibt es in Geschäften der Märklin-Händler-Initiative ein Oldtimer Feuerwehr-Set. Drei historische Feuerwehr-Wagenmodelle im Maßstab 1:87 aus der Zeit nach der Jahrhundertwende erwarten für 89,- Mark (unverbindliche Preisempfehlung der MHI) den Sammler. Von den Automodellen mit Metallgrundaufbau und einigen Kunststoffteilen geht ein besonderer Reiz aus: Sie erinnern in der Machart an die ersten Metalldruckgußautos der sechziger Jahre. Besonderes Schmuckstück der Kollektion ist das Drehleiter-Fahrzeug, dessen drehbare Leiter um eine volle Länge ausgezogen werden kann. Aber auch Schlauch- und Mannschaftswagen sind schön verlockend anzuschauen.

Uwe Ruck



s.e.s. setzt die Fertigung der Minicar-Fahrzeuge fort. Den THW-Trabbi soll es wirklich geben!



Für gut betuchte: Die historischen Feuerwehren im Maßstab 1:87 aus dem Hause Märklin bestehen aus Metall.

Das Brückenmodul (2)

Über die Vorzüge der Modulbauweise im Allgemeinen und die Modellnachbildung der Straßenbrücke über die Eisenbahn bei Bruhnkaten im besonderen, berichtete unser Autor bereits in der Dezemberausgabe '91. Nach der Modellbaubeschreibung der Pfeiler und Widerlager folgt die Schilderung des Baus des Überbaus im Modell.

Der Brückenüberbau

»Zerlegbar oder nicht zerlegbar«, das war die Frage, die beantwortet werden mußte, als die Modellkonstruktion des Brückenüberbaus auf der Tagesordnung stand. Ich entschied mich für die Zerlegbarkeit, weil sich deren Notwendigkeit bereits aus der Anwendung der Modultechnik ergibt. Bei einem solchen Anlagenbauteil, das häufig auf- und abgebaut wird, ist die Gefahr, daß feine Details zerstört werden wesentlich größer als bei einer permanenten Anlage. Also sah ich vor, daß der Überbau in drei Teile zerlegt werden (ein Mittel- und zwei Seitenteile) und lösbar auf den Pfeilern und Widerlagern befestigt werden konnte. Das Letztere wurde durch am Überbau angelötete Messingstifte ermöglicht, die paßgenau in vorbereitete Hülsen in den Pfeilerköpfen einsteckbar sind.

Haupttragelement des Überbaus ist ein Trägerrost. Dieser besteht aus Längs- und Querträgern, die rostförmig miteinander verlötet werden. Dabei bestehen die Längsträger aus Messing-I-Profilen mit 4 mm Trägerhöhe und 3 mm Flanschbreite (Fa. Schullern o.a.). Das entspricht im Original etwa einem I P 340, was durchaus vorbildgetreu für diese Stützweite und Brückenbelastung ist. Für die Querträger wurden kleinere Profile mit einer Höhe von 3 mm gewählt. Das können sowohl I-als auch [-Profile sein. Diese werden entsprechend der Zeichnung zugeschnitten und stumpf an die Stege der Längsträger gelötet, so daß ein rostförmiges Tragwerk entsteht. Diese Löt- und Paßarbeiten werden zweckmäßig auf einer ebenen Montageplatte durchgeführt, auf der die Träger in ihrer Lage fixiert und in Ruhe verlötet werden können. Dabei muß jedes Verziehen des Trägerrostes vermieden werden. Querbalken (3 mm x 3 mm), Tragbelag in Längsrichtung (3 mm x 0,5 mm) und Verschleißbelag (2 mm x 0,5 mm) sollten ebenfalls auf der erwähnten Montageplatte fertig verleimt werden, um Verzüge zu vermeiden. Die Holzleisten werden, sofern sie nicht im Fachhandel erhältlich sind, auf einer Mini-Kreissäge maßgerecht geschnitten



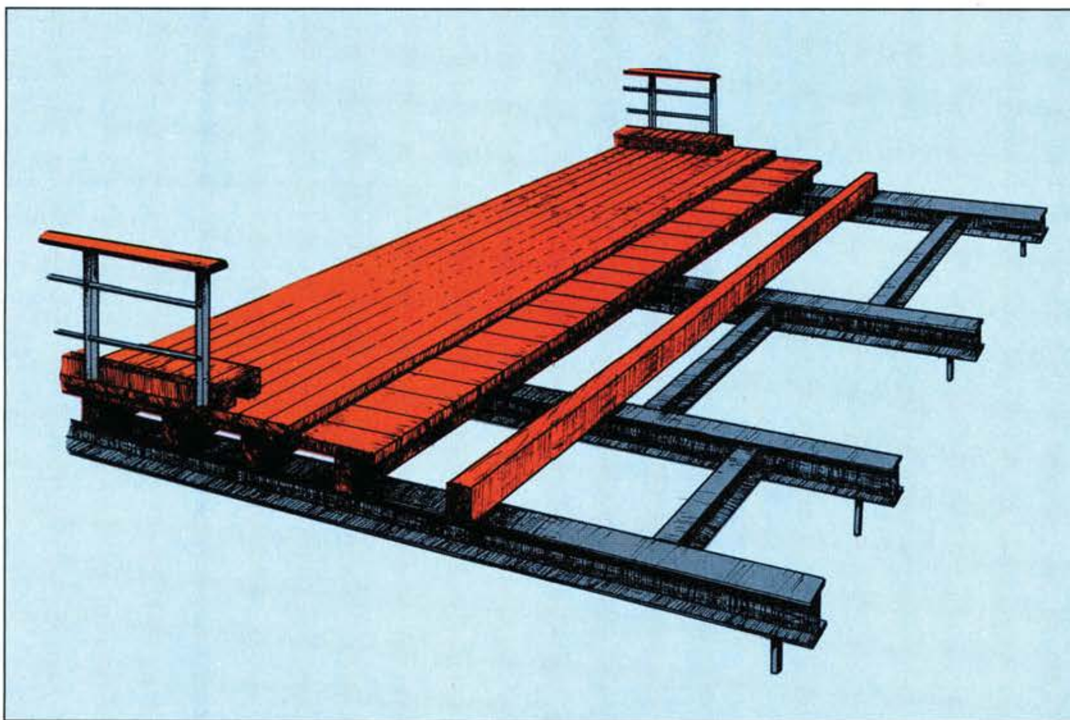
Blick aus dem (Modell-) Hubschrauber: Die Modelleisenbahnstrecke Hamburg – Lübeck am Kilometer 13,6 mit der Brücke bei Bruhnkaten.

Seitenansicht und Draufsicht des Modell-Überbaus im Maßstab 1:87. Aus Gründen der besseren Übersicht wurden Teile des Belags weggelassen.

und anschließend gebeizt. Die beiden 6 mm breiten Gehstege sollten ebenfalls separat vorbereitet und mit dem Geländer versehen werden, bevor sie auf die Fahrbahn geklebt werden. An Geländern stehen verschiedene handelsübliche Konstruktionen (u.a. von WEINERT) zur Verfügung. Vorbildlichkeitsfanatiker werden sicher auch hier zum Lötkolben greifen. Am Ende wird die gesamte Fahrbahn mit feinem Sandpapier übergeschliffen. Dabei entsteht, bedingt durch die verschiedenen Holzmaserungen und die unterschiedliche Wirkung der Beize, der Eindruck starker Verwitterung. Eine Lackierung oder Mattierung ist nicht zu empfehlen, da dadurch unnatürliche Glanzeffekte entstehen. Nach dem Streichen des Trägerrosts mit Mattfarben (dunkelgrau-schwarz mit braunen Rostflecken) wird die hölzerne Fahrbahn mit einigen Tropfen Sekundenkleber (Gel) auf den oberen Flanschen der Längsträger festgeklebt.



Nur die unmaßstäblich dicke Fahrleitung läßt erkennen, daß es sich um ein Bild vom Modell handelt.



Perspektivische Ansicht des Überbaus mit geöffnetem Belag (unmaßstäblich).

Schlußfolgerungen

Zwei Erkenntnisse aus dem Bau des Brückenmoduls möchte ich noch anfügen:

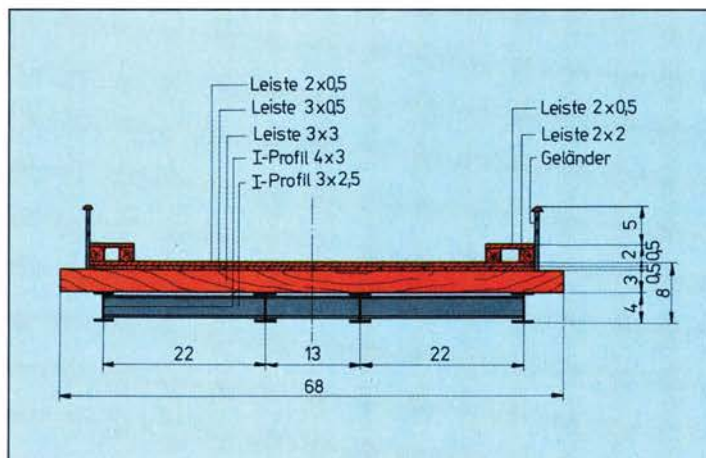
- Die Nachbildung der Wirklichkeit ist der beste Modellbaumeister. Selbst die Vereinfachung komplizierter Details tut dem Gesamteindruck der Nachbildung eines real existiererenden Vorbilds kaum Abbruch.
- Die Modulbauweise hat ihre eigenen Gesetze. Anders als auf einer permanenten Modellbahnanlage sollte alles, was beim Transport Schaden nehmen könnte, abnehmbar gestaltet und in separaten Behältnissen transportiert werden.

Szenen einer Ausstellung: »Kiek mol, Vadding. De Brücke bie Bruhnkaten!« Wenn das kein Lob ist!

Horst Herring



Überbau der Originalbrücke im Bereich eines Pfeilers mit Übergang der Trägerhöhen.



Schnitt A – A (Querschnitt vom Bild 1 auf Seite 41) durch den Überbau im Maßstab 1:87.

Fotos: Herring

Lkw-Frisuren in H0

Daß Modelleisenbahner auch Autos sammeln und sie gelegentlich, ihren Erfordernissen entsprechend, umfrisieren, ist nichts Außergewöhnliches. Selten jedoch wird dabei eine solche Perfektion erreicht, wie sie Bernd Krause aus Berlin unter Beweis stellt.

Die Auswahl

Grundlagen für alle Umbauten sind handelsübliche Automodelle. Reine Eigenbauten werden nur in ganz seltenen Fällen vorgenommen. Das ist weniger eine Frage der Fähigkeiten als eine des Zeitaufwandes; immerhin zählt meine Sammlung etwa 7 000 Modelle aller Typen, von denen mehr als 150 Fahrzeuge umgebaut wurden. In der ehem. DDR war es schwer und finanziell sehr aufwendig, ausländische und westdeutsche Modelle zu erhalten. Also beschränkten sich die meisten Umbauten auf Modelle aus der DDR-Produktion und aus der Tschechoslowakei, die in Qualität und Maßstabstreue in der Regel einen Vergleich mit westdeutschen Modellen nicht zu scheuen brauchen.

Ziel der Umbauten ist es stets, die großfertigungstechnisch bedingt fehlenden Details zu ergänzen und die Modelle in Zustände zu versetzen, die eine ganz bestimmte Situation auf einem Diorama charakterisieren. Dementsprechend wird jeder Umbau gründlich vorbereitet. Das beginnt mit der Materialsammlung, die hauptsächlich aus meinem Privatarchiv (Bücher, Karteikarten, Kopien von Werkzeichnungen) zusammengestellt wird. Genügen diese Angaben nicht, wird versucht, das Original zu vermessen. Der nächste Schritt ist die Anfertigung maßstäblicher Übersichtszeichnungen. Dazu wird meistens der Maßstab in der doppelten H0-Größe (M 1:43,5) gewählt. Für extrem kleine Teile beträgt der Zeichnungsmaßstab sogar das Fünffache, nämlich 1:17,5. Bereits in dieser Phase wird das »Ersatzteillager«, die große Grabbelkiste, nach verwendbarem Zubehör durchforscht, um für bestimmte typenoffene Teile das Fahrrad nicht neu erfinden zu müssen.

Die Werkstatt

Wer erwartet hat, daß ich über eine »First-class-Werkstatt« verfüge, den muß ich enttäuschen. Die meisten Umbauten entstanden am Schreibtisch. Nur für kraft- und lärmaufwendige Arbeiten wird der Keller aufgesucht. Allerdings bin ich mit einem großen Sortiment speziell zusammengestellter Werkzeuge und Vorrichtungen ausgerüstet, die es mir ermöglichen, alle Umbauvorhaben zu realisieren. Dazu gehören Laubsägen, Schlüsselfeilen, Bastelmesser und Skalpelle, Spiralbohrer ab Durchmesser 0,3 mm aufwärts, Pinzetten, Meßschieber und ein kleiner, mit Saugfuß und Kippvorrichtung ausgerüsteter Feinmechanikerschraubstock. Hinzu kommt eine Kollektion gutgepflegter, z. T. selbst hergestellter Pinsel. An Grundstoffen werden Plasteplatten (Polystyrol) unterschiedlicher Dicke, Messingrundstäbe und -rohre mit verschiedenen Durchmessern sowie Draht, Folien, Pappen und Holzprofile verwendet. In einem umfangreichen Farblager stehen Raparaturlacke, Dispersionsfarben und Farbspraydosen von GÜNTHER und WEINERT zur Verfügung. Die Anschaffung einer Airbrush-Anlage ist »angedacht« und eingeplant.

Die Modelle

Bild 1 zeigt Baufahrzeuge und einen Fahrschulwagen. Der W 50-Dreiseitenkipper (rechts) stellt eine Allradvariante des Vorbildes dar. Das handelsübliche Modell wurde so umgebaut, daß durch Versetzen der Achshalterung eine höhere Bodenfreiheit erreicht und die Abgasanlage, Reserveradhalterung und Schmutzfänger vorbildgetreu verändert wurden. Die Pritsche ist Eigenbau. Für die Herstellung des TATRA-Muldenkippers wurden vom MAB-Modell nur das Fahrerhaus mit Inneneinrichtung, die Stoßstange sowie die Räder verwendet. Als Rahmen dienten Teile eines VOLVO-F88-Chassis. Die Kippmulde entstand in Eigenbau und besteht aus 117(!) Einzelteilen. Eine Mühe, die durch das gute Aussehen des Modells belohnt wird. Der Baustellenwagen wurde aus dünnen Plastikplatten zusammengesetzt, die mit farbigem Papier beklebt wurden. Für das Dach wurde Naßschleifpapier der Körnung 200 verwendet. Die Fenster stammen von einem PIKO-Reisezugwagen und das Fahrgestell von einem E 5-Anhänger. Am Fahrschulwagen (links) wurde das Fahrgestell durch Einkleben von Längsträgerstücken verlängert und der Vorderradantrieb entfernt. Aus zwei Fahrerhäusern entstand eine Langkabine, wie sie für Fahrschulwagen typisch ist. Sauberes Verkleben und Verschleifen der Nahtstellen ist unumgängliche Voraussetzung für ein gut aussehendes Modell. Feingestaltungen an allen Fahrzeugen sind farblich abgesetzte Grill- und Lufteinlaßpartien, Scheibengummis, Türgriffe und Einstiegbügel, Stoßstangen, Lampen und Rückleuchten, Kennzeichen, Spiegel


1 Dreiseitenkipper W 50 LA, TATRA-Kipper 815 S1, Bauwagen und Fahrschulwagen W 50 L/ FPS (von r. nach l.)


2 Abschlepp- und Bergefahrzeug W 50 LA/AB



3 IFA W 50 L mit Abrollcontainer, Bautruppwagen W 50 L/BT, Personenkoffer W 50 L und IKARUS-Bus 211 (von r. nach l.)

sowie das Komplettieren mit Beschriftungen, Abschleppstangen und Werkzeugkisten.
Einige Fahrzeuge entstanden vorwiegend auf der Basis handelsüblicher W 50-Modelle. So wurde der Hilfsrahmen für den Abrollcontainer (Bild 3) aus dünnem Plastematerial gebaut, das die Beweglichkeit des gesammten Bauteils gewährleistet. Der Container entstand in Eigenbau und besitzt eine klappbare Rückwand. Für den Umbau des Bautruppwagens wurden drei Fahrerhäuser verarbeitet. Nach dem Trennen der Segmente und deren Verkleben wurde das zehnsitzige Langfahrerhaus gespachtelt, geschliffen und neu lackiert. Dachgitteraufbau und höhere Bordwände (Teile einer VOLVO-F88-Pritsche) vervollständigen das Modell. Beim »LPG-Bus« wurde der Kofferaufbau aus Plasteplatten hergestellt. Die Fenster stammen von einem TT-Reisezugwagen. Dachlüfter, zu öffnende Hecktür und Leiter entstanden ebenfalls im Eigenbau. Einzig der IKARUS Bus (links) hat seine Basis in einem Busmodell von PLASTICART. Das vorbildgetreue Gesamtmaß wurde durch mehrfaches Trennen und Zusammensetzen des handelsüblichen Modells erreicht. Weitere Arbeiten waren das Verschließen der ehemaligen Falttür, das Heraustrennen und Neueinsetzen der Fensterstege mit Fenstergestaltung sowie die Anpassung der Innenausstattung an die Modellveränderungen.
Auf einem Betriebshof des ehemaligen Kombinats Aurotrans konnte ich ein Abschlepp- und Bergungsfahrzeug vermessen und fotografieren (Bild 2). Nach einer aufwendigen Unterbaufrisur (Rahmen- verlängerung, Radstandveränderung, Bau eines Zusatzhilfsrahmens und einer Spezialstoßstange) wurde das verlängerte Fahrerhaus aufgesetzt. Weiter entstanden vorwiegend aus Plasteteilen der Kranarm, die Hydraulikstützen mit Hydraulikleitungen und die großen Werkzeugkästen. Ergänzt wurde das Modell durch Schmutzfänger, Zusatzscheinwerfer, Blinkleuchten und das farbliche Absetzen der Fensterrahmen.
Die geöffneten Türen der mobilen Tischlerwerkstatt auf W 50-Basis (Bild 4) lassen die aufwendige Gestaltung der Inneneinrichtung erkennen. Bei diesem Modell reizte mich die Nachbildung der Materialregale, einer Werkbank mit Bohrmaschine und Schraubstock sowie eines Hockers im Inneren des Koffers. Dieser wurde durch Einsetzen zweier Oberlicht- und eines seitlichen Fensters sowie durch bewegliche Hecktüren gesupert. Der Schriftzug entstand auf fototechnischem Wege und wird dadurch exakt vorbildgetreu.

*

Eines meiner schönsten Modelle ist die Nachbildung eines H3A-Fahrleitungswagens der Berliner Verkehrsbetriebe (Bild 5). Außer dem S 4000-Fahrerhaus wurden alle anderen Teile selbst gebaut. Die Arbeitsbühne auf dem Kofferaufbau ist drehbar und besitzt auf ihrer Plattform (selbstverständlich) einen Schraubstock. Heckleiter, Rundumleuchte, Spiegel und viele Zurüstteile machen das Modell zu einem Schmuckstück.
Auch der LIAZ 111 mit der Bemalung der härtesten Rallye der Welt von Paris nach Dakar wurde sehr aufwendig frisiert. Das Basismodell stammt von der Firma IGRA aus der ČSFR. Der Fahrzeugrahmen stellt jedoch wegen der Nachbildung des veränderten Radstandes, der größeren Räder und des Allradantriebs einen Neubau dar. Alle Anbauteile (Tanks, Kessel, Kotflügel, Unterfahrschutz, Werkzeugkisten, Kanister u.s.w.) wurden mit hohem Aufwand angefertigt. Bei geschickter Anbringung der Schnittstellen genügen für die Herstellung der seitlichen Bordwände die Teile des Industriemodells. Die Front- und Heckbordwand entstanden aus weißen Plasteplatten. Die Plane besteht aus Papier und wird durch ein Spiegelgestell aus Plastestäbchen gestützt. Die Fahrerkabine wurde mit Schutzgittern (gelöteter Kupferdraht) und Zusatzscheinwerfern vorbildgetreu komplettiert (Bild 6).
Daß auch nach weniger attraktiven Vorbildern schöne Modelle hergestellt werden können, beweisen die Landwirtschaftsanhänger in H0 (Bild7). Hier dienten zwei handelsübliche Anhängermodelle vom Typ ES-2 als Grundlage. Die Bordwände wurden z.T. entfernt und die Kessel im Eigenbau hergestellt. Einfüllstutzen und Amaturen fanden sich in der Bastelkiste. Bei der Farbgestaltung benutze ich Nitrolacke.

Das Resümee

Alle vorgestellten Modelle entstanden zu einer Zeit, wo dem Modellbauer noch wenig Möglichkeiten der Verwendung handelsüblicher Bauteile geboten wurden. Das ist heute wesentlich besser. Dennoch sollte man die nun zur Verfügung stehenden Möglichkeiten klug nutzen. Freude an kreativen Eigenleistungen und der weniger strapazierte Geldbeutel sind wesentliche Faktoren beim Umbau handelsüblicher Automodelle. *Bernd Krause*



Mobile Tischlerwerkstatt auf W 50 L mit Kofferbau



H 3 A-Fahrleitungenswagen der Berliner Verkehrsbetriebe (BVB)



Teilnehmer an der Rallye Paris–Dakar: LIAZ 111.154 aus der ČSFR.



Landwirtschaftliche Anhänger auf der Basis E 5-2

Fotos: KLAWIAN

Die Uhrwerkspfeife

Im MÄRKLIN-Katalog des Jahres 1904 wurden erstmals uhrwerksgetriebene Lokomotivmodelle angeboten, die in der Lage waren, Pfeifsignale abzugeben. Lothar Böhmel berichtet über deren Funktion.

Bei den pfeifenden Dampflokomotiv-Modellen handelt es sich um zwei Typen, die mit dieser Besonderheit ausgerüstet wurden: die zweiachsige Dampflokomotive PB 1021 für die Spurweite I (45 mm) und die PB 1022 für die Spurweite II (51 mm). Jedes der beiden Modelle hatte eine Bremse und einen Regulator, sie konnten jedoch nur vorwärts fahren. Später wurden die verbesserten Typen PR 1021 und PR 1022 angeboten, die von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt sowie auf Schnell- und Langsamgang umschaltbar waren, und eine dreiachsige Lokomotive mit verstärktem Uhrwerksantrieb und modernem Gehäuse (PD 1021 und PD 1022). Zu allen Maschinen gehörten zweiachsige Tender.

Der Pfeifmechanismus

Das Besondere an diesen Uhrwerkslokomotiven waren deren funktionstüchtigen Pfeifeinrichtungen. Dabei wurden zwei verschieden angeordnete Systeme verwendet. Eine der beiden Pfeifen diente zur Erzeugung eines Abfahrtpfiffs. Sie befand sich bei den Typen PB und PR auf dem Führerhausdach. Diese Anordnung war deshalb notwendig, weil für die Blattfeder, die die Umschaltstange mir den Anschlagkerben (Langsam- und Schnellfahrt) nach unten drückt, genügend Freiraum vor dem Führerhaus erforderlich war. Die zweite Pfeife befand sich im Schornstein der Lok und sie erhielt die erforderliche Luft von dem in Fahrtrichtung links liegenden Zylinder, der als Luftpumpe arbeitete. Die Pfeife wird durch eine Steuereinrichtung im Gleis (zwei hochstellbare Anschläge) ein- und ausgeschaltet (Bild rechts, Pfeil). Beim Kauf gehörten zu jedem Modell zwei derartige Umschalter. Die Funktion der beiden Pfeifeinrichtungen wurde in der Fachliteratur unterschiedlich interpretiert, wobei Fehler nicht ausblieben. So ist es falsch, wenn behauptet wurde, daß der Luftbehälter in der Rauchkammer mit einer Handpumpe aufgefüllt würde und ein Pfiff vom ersten bis zum zweiten Anschlag im Gleis ertöne. Dazu war das Luftvolumen in dem Behälter viel zu klein. Es fehlte auch eine Rohrleitung einschließlich der erforderlichen Durchbrüche von der Handpumpe bis zur Pfeifeinrichtung. Die Pfeife vor dem Führerhaus wurde fälschlicherweise für eine Imitation gehalten. Sogar in der Märklin-Chronik von 1984 wurde die Pfeifeinrichtung nicht richtig dargestellt. Der Autor glaubte nämlich, daß der durch das Uhrwerk angetriebene Kolben in der Lage wäre, die Luft soweit zu verdichten, daß sie in einem Druckbehälter gesammelt und durch den bewußten Anschlag im Gleis freigesetzt werden könne. Dagegen spricht der gesamte Aufbau der Pfeifeinrichtung und die Tatsache, daß der Kolben bei normaler Fahrt und ohne Betätigung der Pfeifeinrichtung ständig Luft komprimieren würde.

Die vor oder auf dem Führerhausdach befindliche Pfeife erhielt ihre Luft von einem Druckzylinder, der sich im Führerhausinneren, in Fahrtrichtung links, befand. Vor der Abfahrt wurde dessen Kolben hineingedrückt, die komprimierte Luft gelangte durch eine kurze Rohrleitung zur Pfeife und erzeugte hier den Pfeifton. Die Funktionsweise der zweiten Pfeifeinrichtung im Schornstein beruht auf der Luftverdichtung in einem Zylinder, der als Dampfzylinder (Fahrtrichtung links) getarnt wurde. Mit einem Innendurchmesser von 13 mm und einem Hub von 11 mm ergibt sich eine Luftmenge von etwa 1,5 cm^3, ausreichend für einen laut hörbaren Pfiff. Der Antrieb der Kolbenbewegung erfolgt über die Treibstange. Die verdichtete Luft gelangt in einen Behälter, der senkrecht zwischen den Zylindern steht und dabei in die Rauchkammer ragt. In diesem Behälter befinden sich drei Öffnungen:

- durch eine erfolgt die Luftzufuhr vom Zylinder,
- durch die zweite gelangt die Luft zur Pfeife und
- die dritte Öffnung befindet sich im Behälterboden und ist durch ein Ventil verschlossen.

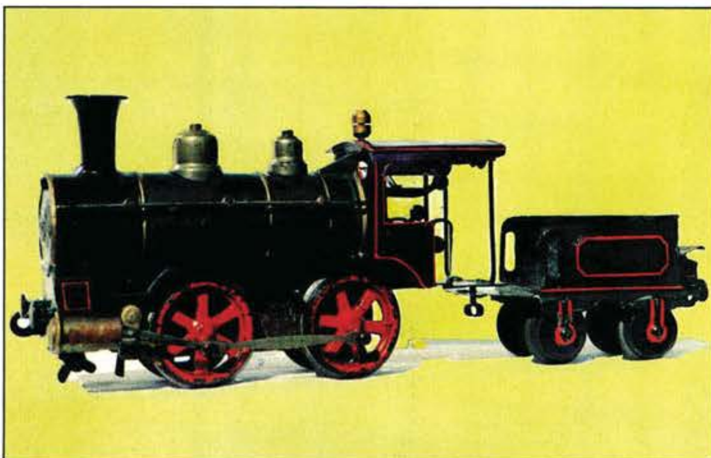
Unter diesem Ventil befindet sich eine Achse mit einem Schaltstück, dessen zwei um 180^0 versetzt angeordnete Nocken abwechselnd den Ventilteller anheben und absenken. Die Drehbewegung der Achse erfogt durch ein Schaltkreuz, das auf gleicher Achse montiert und durch jeden Anschlag im Gleis um jeweils 90^0 weitergedreht wird. In Ruhestellung wird der Ventilteller durch eine Feder nach unten gedrückt, und das Ventil ist geöffnet. Dadurch kann die während der Fahrt einströmende und nicht genützte Luft entweichen. Nähert sich die Lokomotive einem Pfeifabschnitt, wird das Schaltkreuz durch den ersten im Gleis liegenden Anschlag gedreht.

Ein Nocken hebt den darüber befindlichen Ventilteller an und verschließt den Luftbehälter. Die vom Zylinder kommende Luft gelangt nun über den Luftbehälter zur Pfeife und erzeugt einen kurzen Pfiff. Das Besondere dabei ist, daß die Luft bei der Rückwärtsbewegung des Kolbens wieder über die Pfeife angesaugt wird.

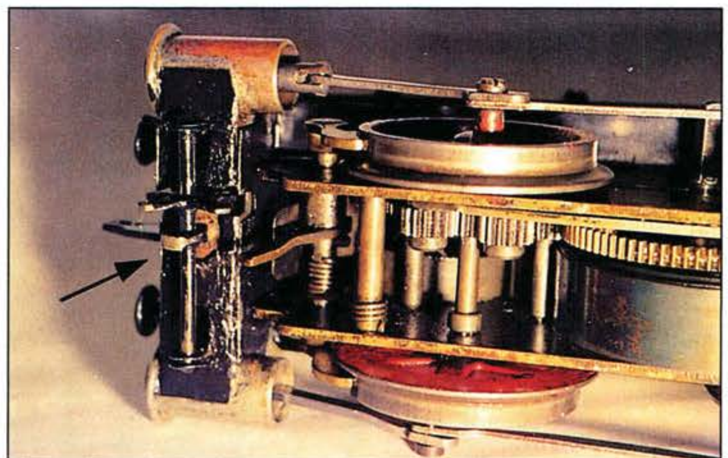
Dieser Vorgang wiederholt sich bei jeder Radumdrehung, so daß die Lok eine ganze Serie von Pfiffen erzeugt. Das hört sich an wie das Zwitschern eines Vogels. Die Pfeife »zwitschert« so lange, bis ein zweiter Anschlag im Gleis das Schaltkreuz um weitere 90^0 bewegt, wodurch das Ventil geöffnet und der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt wird. Bei einem Versuchsaufbau konnten folgende Pfeifton-Abhängigkeiten ermittelt werden: Bei etwa 200 Pa gab die Pfeife einen guttönenden, jedoch schwachen Pfiff ab, bei 800 Pa ist die Lautstärke normal, und sie steigert sich bis zu 2000 Pa kontinuierlich. Dabei nimmt jedoch die Klangreinheit stark ab. Ab 8000 Pa sind nur noch Zischgeräusche zu vernehmen.

funktioniert noch

Bei gleichbleibender Geschwindigkeit arbeitet die Pfeifeinrichtung (uhrwerksgetrieben) mit gut hörbaren Pfeiftönen. Da die Luft während der Fahrt nur bewegt, jedoch nicht komprimiert wird, treten kaum Bremswirkungen am Uhrwerksantrieb auf, so daß der Lauf der Lokomotive praktisch nicht behindert wird. Obwohl bereits fast neunzig Jahre alt, funktioniert die Pfeifeinrichtung an einem in meinem Besitz befindlichen Lokomotivmodell noch immer einwandfrei.



Uhrwerkslokomotive PR 1021, MÄRKLIN 1904, mit Pfeifeinrichtungen



Unteransicht der Vorderpartie der Maschine mit Schaltereinrichtung (Pfeil).

Fotos: L. Böhmel

Modellbahn-Festival in Reinbek

Wenn es noch eines überzeugenden Beweises für die Vorzüge der Modulbauweise bedurft hätte, das Modellbahn-Festival in Reinbek bei Hamburg hätte ihn geliefert. Dabei war bereits im Vorfeld dieser Ausstellung zu ahnen, welche Dimensionen sie annehmen würde und mit wieviel Planungsintensität der exakte Platzbedarf ermittelt werden mußte. Am Ende ging die Rechnung so genau auf, daß rechts und links der 66 m langen Anlage gerade noch je ein halber Meter Platz vorhanden war, um mit eingezogenem Bauch hindurchzuschlüpfen. Auch im Aufbautempo wurden neue Maßstäbe gesetzt, eine für die Vorbereitung von weiteren derartigen Ausstellungen nicht unerhebliche Erkenntnis und ein weiterer Beweis für die Vorzüge der modulweisen Anlagengestaltung. Den größten Gewinn hatten aber wohl die Zuschauer. Durch drei große Räume zog sich die Modulreihe. Rechnet man für jeden Besucher eine durchschnittliche Körperbreite von einem halben Meter, dann hatten entlang der Anlage 130 Betrachter Platz! Und das im unmittelbaren Kontakt zur Modellbahn, denn die Absperrungen waren unauffällig und besucherfreundlich angebracht. Erstaunlicherweise funktionierte das Konzept der Aussteller reibungslos: Die Besucherschlange schob sich langsam entlang der Südseiten der aneinandergereihten Module, und so hatte jeder Gelegenheit, die Modellbahn mit viel Muße zu betrachten. Welch ein Fortschritt gegenüber dem Gedränge an den Modellbahn-Plattenrändern konventioneller Anlagengestaltung!

Den Hauptanteil an der Präsentation der 50 Module hatten die Freunde vom BSW Lübeck, die daran mit 29 Modulen beteiligt waren. Sechs Module steuerten Michael Leisering aus Hamburg, fünf Module die Eisenbahnfreunde Oldesloe, vier Module der Modellstammtisch Norderstedt und je ein Modul das Modulbaustudio G.-M. Jardine-Forster und der Modell-Eisenbahn-Klub Berlin 1932 e. V. bei. Hinzu kamen die Anlagenstücke der AG Ludwigslust, die speziell an die Modulnormen angepaßt worden waren, sowie zwei extrem schmale Sondermodule, die schnell noch über Nacht von den Lübeckern gebaut worden waren, damit man durch die Türöffnungen kam. Das Ganze spielte sich zweigleisig mit zwei Kehrschleifen an den Enden ab, und die Basis bildete das sog. Nordmodul. In einem fünf Meter langen Abstellbahnhof warteten auf 8 Gleisen zahlreiche Züge darauf, in einen abwechslungsreichen Zugbetrieb ein- und nach mehreren Runden wieder ausgefädelt zu werden. Die Fahrzeit eines Güterzuges dauerte - ohne Zwischenaufenthalte - etwa 15 Minuten.

Der Rangierbetrieb war auf ein Minimum reduziert worden, was einige Besucher mit Bedauern registrierten. Ausschließlichen Rangierbetrieb demonstrierte hingegen der Freundeskreis Europäischer Modellbahner (FREMO), der mit zwei Modulen und einem Informationsstand für seine Philosophie warb. Hier konnten die Besucher auch hautnah die Geländegestaltung auf einem Modul miterleben.

Genauso konnte die Modellbahngestaltung auf einer TT-Anlage verfolgt werden. Der MEC Seehausen zeigte auf mehreren Anlagensegmenten das Entstehen des Bahnhofs Krüden, eine im landschaftstypischen Stil der Altmark gehaltene Nebenbahn-Anlage, die noch viel Sehenswertes zu bieten verspricht.

Sehenswertes boten auch, fast schon selbstverständlich, die Freunde der Interessengemeinschaft Mecklenburgische Eisenbahnen aus Bad Doberan. Mit ihren wundersam gestalteten Vitrinen über die Eisenbahnen im alten und neuen Mecklenburg trugen sie wesentlich zur Abrundung dieses gelungenen Modellbahn-Festivals bei, so wie auch ein Informationsstand über den Wiederaufbau der Furka-Oberalb-Bahn, eine Cafeteria mit selbstgebackenem Kuchen der Modellbahner-Gattinnen und zahlreiche Flohmarkt-Stände mit Modellbahn-Raritäten.

Fragte Heinz Hilge aus Reinbek: »Die Fläche dieser Modulanlage beträgt etwa 35 m²; Weißt Du wieviel Lastkraftwagen nötig gewesen wären, hätte man eine Plattenanlage dieser Größe zu transportieren gehabt? - Alle Module wurden in Personenkraftwagen transportiert. Zwei Modellbahner reisten mit ihren Modulen sogar mit der Bahn an!«

Geker



Module mit Diorama-Charakter, das ist die Grundphilosophie der Lübecker Modellbahnfreunde. Auch daß der norddeutsche Landschaftsstil eingehalten wird, gehört zu dieser Diktion.



Auch dieses Modul entspricht in seinem Inhalt der landschaftlichen Vorgabe der Nordmodul-Bauweise. Eine gekonnt arrangierte Flachland-Unterführung.



Typisch Niedersachsen! Während auf der elektrifizierten Hauptstrecke Güterzüge mit TEEM-Traktion verkehren, scheint die Zeit im kleinen Bahnhof stehen geblieben zu sein.



Der MEC Seehausen zeigte die Nachbildung des Bahnhofs Krüden in der Nenngröße TT. Ein erster Einblick in eine Anlage, die noch viel Sehenswertes verspricht.

Fotos: Kerber

Andreas Christoper

Die Feldbahn

Band 1: Deutschland (alte Bundesländer)
Band 2: Österreich
Immer mehr werden Eisenbahnfreunde auf schmalspurige Industrie- und Feldbahnen aufmerksam, die exakt als Werk- oder Anschlußbahnen bezeichnet werden müssen. Zahlreiche Bahnen dieser Art haben ihren Betrieb in den zurückliegenden Jahren einstellen müssen. Entweder übernahmen Lastkraftwagen die anfallenden Transporte kostengünstiger, oder die abzufahrenden Bodenschätze waren erschöpft. Die Betriebsverhältnisse auf deutschen und österreichischen Feldbahnen sind zwar denkbar einfach, aber mitunter auch sehr vielfältig sowie meist einmalig. Beide Hefte enthalten die Beschreibung ausgewählter Feldbahnbetriebe; Angaben über die Geschichte der Bahnen sind durch Loklisten und Skizzen von den Bahnanlagen ergänzt. Hinzu kommen zahlreiche Illustrationen. Die bei Redaktionsschluß noch vorhandenen Feldbahnanlagen und auch Feldbahnmuseen werden genannt. Die großen Bemühungen des Autors haben sich gelohnt. Beide Hefte sind ideale Nachschlagewerke für den Feldbahnfreund, aber ebenso für jene Modelleisenbahner, die ihre Anlage mit einer solchen Bahn beleben wollen. *wdm*

Andreas Christopher: Die Feldbahn; Band 1: 120 Seiten, 160 z. T. farbige Fotos, 35 Skizzen, 29,50 DM; Band 2: 152 Seiten, 237 z.T. farbige Fotos, 19 Skizzen, 32,50 DM, Verlag Ingrid Zeunert, Hindenburgstraße 15, W-3170 Gifhorn

Dr. Lothar Dernbach

Eisenbahn gesetze

Die umwälzenden politischen Ereignisse des Herbstes 1989 mit der Herstellung der Einheit Deutschlands am 3. Oktober 1990 haben eine große Nachfrage an Gesetzestexten in den neuen Bundesländern ausgelöst. Auch für das Taschenbuch der Eisenbahngesetze war somit eine neue Auflage geboten. Auf Grund der veränderten Situation enthält die Neuauflage dieses praktischen Handbuches auszüge aus dem Vertrag vom 18. Mai 1990 zur Schaffung einer Währungs-, Wirtschafts- und Sozialunion, sowie des Einigungsvertrages vom 31. August 1990, soweit diese das Eisenbahnwesen betreffen. Die Neuauflage nutzt darüber hinaus die Chance, Schwerpunkte zu verändern. Entsprechend der steigenden Bedeutung des Umweltrechts werden Auszüge aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz die Verkehrslärmschutzordnung (16. BmlSchV), das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgedruckt sowie das Gefahrgutgesetz und die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen. Diese Texte sollen insbesondere dem Praktiker den Umgang mit der zu beachtenden Rechtsmaterie erleichtern. Daher ist auch die Verordnung über die Bestellung von Gefahrgutbeauftragten und Schulung der beauftragten Personen in Unternehmen und Betrieben aufgenommen worden. *F. B.*

Taschenbuch der Eisenbahngesetze, 9. Auflage. 486 Seiten, Format 11x19 cm, kartoniert, ISBN 3-7771-0233-4, 32,-DM. Hestra-Verlag, Holzhofallee 33, W-6100 Darmstadt, 1991

Horst Obermayer

ICE-InterCity-Express am Start

Das Eisenbahn-Journal-Spezial 1/91 ist dem neuen Renomierobjekt der Bundesbahn, dem Intercity-Triebzug, gewidmet. Horst Obermayer gibt dem Vorbild-Interessenten und besonders allen InterCityExpress-Fans auf 72 Seiten einen Überblick. Beginnend mit den Anfängen des Schienenschnellverkehrs erfährt der Leser wesentliche Zusammenhänge und nennenswerte Details der Entwicklung des InterCity-Experimental zum InterCityExpress. Ein Kapitel über die Neu- und Ausbaustrecken der DB rundet das Heft ab.
Die überwiegend farbigen Abbildungen illustrieren anschaulich die Fahrzeuge und ihre Technik. Zahlreiche Streckenaufnahmen zeigen die Eingliederung der Neubautrassen in die Natur und die dazu notwendigen, teilweise äußerst aufwendigen Bauten. Auch wenn der leichtverständlich geschriebene Abriß des Themas ICE nicht die Ansprüche eines Hobby-Chronisten erfüllen wird, ist die Broschüre dem Eisenbahninteressierten zu empfehlen. *R. J.*

Horst Obermayer: ICE-InterCity-Express am Start. 72 Seiten, 138 Abbildungen, Format A 4, 13,80 DM, Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck 1991

Taschenkalender 1992

Seit 11 Jahren regelmäßig erscheint bei Faller der Taschenkalender für Modelleisenbahner. Dieser Kalender ist nicht nur sehr handlich und interessant, er ist auch ein nützlicher und vielgelesener Begleiter für das ganze Jahr.
Im Vorspann werden nicht nur zahlreiche Tips und Informationen aus der Welt der Modelleisenbahn und deren Vorbild geboten, sondern auch Adressen von Fachzeitschriften, Museumsbahnen etc. genannt. Im Kalendarium findet der Modellbahner zu den einzelnen Tagen des Jahres Hinweise auf wichtige, eisenbahngeschichtliche Ereignisse. Der Kalender ist beim Fachhandel oder direkt bei Faller erhältlich. *G. N.*

Gebr. Faller GmbH, Postfach 65, W-7741 Gütenbach

Leonhard Bergsteiner

Eisenbahnen im Altmühltal

Das Altmühltal und so auch die Gegend um Ingolstadt, das früher als bayerische Landesfestung große militärische Bedeutung hatte, mußte lange auf eine Eisenbahn warten. Mit der Eröffnung der Altmühlbahn (München-) Ingolstadt – Treuchtlingen brach auch hier eine neue Zeit an. Sehr bemüht um eine Eisenbahnverbindung für das Altmühltal war die Bischofstadt Eichstätt, die sich allerdings mit einem um 5 km abseits gelegenen Bahnhof begnügen mußte. Zwischen Eichstätt Bahnhof und der Stadt entstand 1885 eine Schmalspurbahn, die 1898 bis Kinding verlängert wurde. Der Weiterbau bis Beilngries erfolgte 1929 in Regelspur und wenig später war die Schmalspurbahn in die Regelspur umgewandelt. Neben diesen beiden Bahnlinien bestanden noch weitere Nebenbahnen, die ins Altmühltal führten und deren Geschichte dieses Buch ausführlich darstellt: Ingolstadt Nord – Riedenburg, Neumarkt – Beilngries – Dietfurt mit Abzweig nach Freystadt sowie Dollnstein – Rennertshofen. Ingolstadt entwickelte sich zu einem bedeutenden Eisenbahnknotenpunkt mit wichtigen Einrichtungen wie Bahnbetriebswerk und Ausbesserungswerk. Ein interessantes Kapitel bilden die Militärbahnen und die Pferdestraßenbahn.
Der Autor hat nach jahrelanger gründlicher Recherche ein Stück Heimat- und Eisenbahngeschichte nachgezeichnet. Die Vielzahl der teils sehr alten Fotos, Dokumente und Zeichnungen sowie der flüssige Erzählstil machen das Buch zu einer Fundgrube für Heimatkundler, Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner. *G.N*

Leonhard Bergsteiner: Eisenbahnen im Altmühltal, 276 S., 250 SW-, 12 Farbfotos, 60 Tab., 130 Skizzen, 72,- DM, Verlag Kennin, Hermann-Löns-Weg 4, W-4460 Nordhorn

Die DR in Farbe

Die zweite Ausgabe von »Bahn Spezial« des Jahres 1991 präsentiert ausgezeichnete Farbbilddokumente rund um die Deutsche Reichsbahn. Daß betrifft Themen wie »Fahrzeuge für die DR«, »Wiederaufbau Gerstungen – Wartha«, »Die wichtigsten DR-Triebfahrzeuge« ebenso wie historische Farbaufnahmen aus den 60er Jahren. Gerade letztere dürften besonderes Interesse wecken. Weniger akzeptabel sind mehrere zu den einzelnen Themen veröffentlichte Sachtexte. Sie lassen Oberflächlichkeit, Unkenntnis tatsächlicher Begebenheiten und vielfach in der Literatur erschienene Fehler - obwohl inzwischen vielfach berichtigt - erkennen. Für den Bildbetrachter, der auf Textdarstellungen weniger Wert legt, ist dieses Heft eine willkommene Lektüre. *wdm*

Bahn-Spezial 2/91: Die DR in Farbe. Die Deutsche Reichsbahn: Geschichte, Gegenwart, Zukunft. 86 Seiten, 170 Farbaufnahmen, 12,80 DM, GeraNova Verlag, Postfach 140309, W-8000 München 5

Eisenbahn zum Verweilen

Deutsches Museum

Deutschlands klassische Eisenbahnmuseen in Nürnberg, Dresden und Berlin sind jährlich Anziehungspunkte für tausende Fans. Aber auch das Deutsche Museum zu München präsentiert einmalige Eisenbahnexponate und zahlreiche Modelle. Jürgen Quellmalz sah sich für MEB diese Abteilung an.

Nicht alles auf einmal

Wenn man die klassizistisch-generöse Eingangshalle betritt, die davon Zeugnis ablegt, daß das Museum schon 1925 errichtet wurde, wird auch demjenigen, der es bisher nur ahnte, schnell klar: Die Eisenbahn allein spielt hier nicht die Hauptrolle. Doch unter den rund 18 000 Exponaten auf gut dreimal soviel Quadratmeter Ausstellungsfläche sind auch für den genug Objekte zu sehen, der sich auf die Geschichte des Schienenverkehrs konzentrieren will. Das ist sowieso angeraten: Wer das erste Mal dieses Museum betritt, sollte von vornherein davon ausgehen, daß er nur einen kleinen Ausschnitt wird »schaffen« können. Daher orientieren Sie sich auf dem Schnittbild schon mal vor, in welcher Richtung Ihre Interessen liegen bzw. stehen.
Schauen wir nun in die Eisenbahnabteilung: Der Weg dorthin führt durch die Bereiche Brücken- und Tunnelbau, Wasserbau sowie Elektrizität bzw. Stromerzeugung.

Fabriknummer 1

Auf einer Tafel findet sich der Vermerk: 1887 von Krauss & Cie., München, erbaut, Fabriknummer 1, geliefert an die – na? die bayerische…? eben nicht: an die Oldenburgische Staatseisenbahn. Dahinter die »1000«; der »Name« erklärt sich aus der nämlichen Fabriknummer, die Maffei mit der 1B-3n2 bereits 1874 erreichte. Diese Firma wurde nahezu der »Hoflieferant« der Bayerischen Staatsbahn. Die Maschine hatte erstmals Druckluftbremsen und durfte mit 90 km/h durch die weißblauen Lande eilen, blieb bis 1904 in Betrieb, also auch nicht länger, als manche vom Strukturwandel eingeholte Neubaulok der 1950er Jahre. In den Centralwerkstätten der Kgl. Bay. Stb. zu München tat man ihr dann an, was manchen Lokfreund heute noch »AUA« rufen läßt: man schnitt sie auf. Es ist jedoch lehrreich einmal zu sehen, wie's denn in so einer Dampflokomotive aussieht.

Praktische Hinweise

PF 260102 8000 München
Telefon 089/2179310

Öffnungszeiten: bis auf Feiertage: täglich 9 – 17 Uhr

Eintrittspreis: 5 DM (ohne Ermäßigungen)

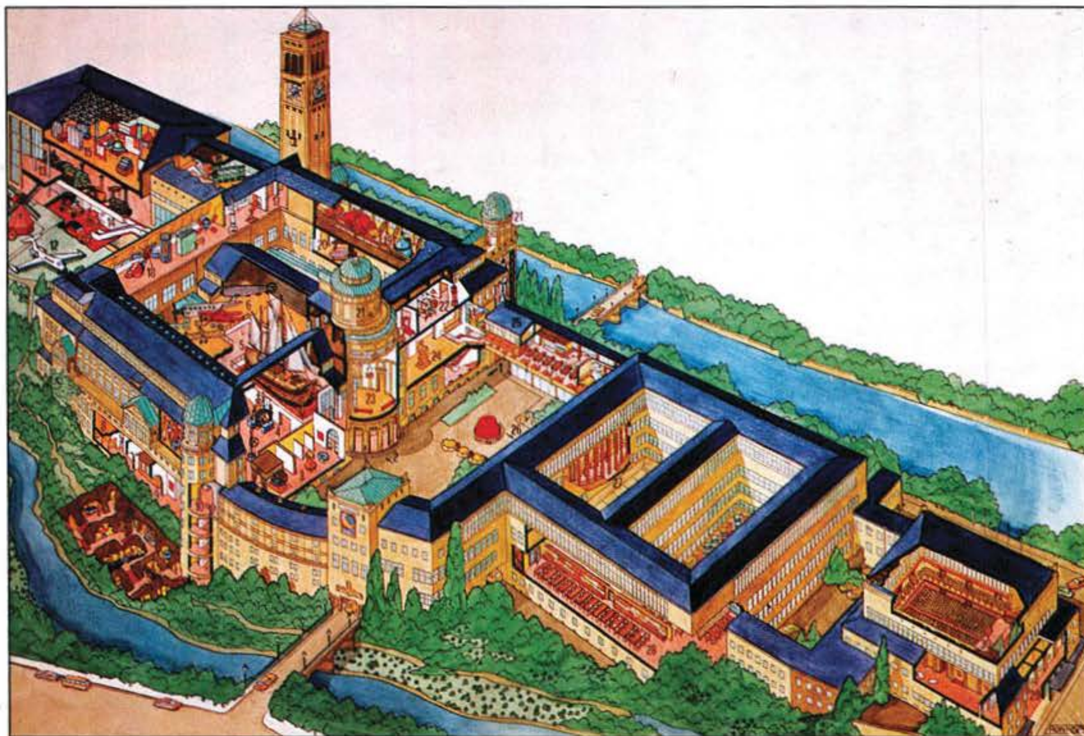
Verkehrsverbindungen: S-Bf Isartor, U-Bf Frauenhofstraße, Straßenbahn (Haltestellen Deutsches Museum, Haltestelle Isartor), kaum Parkmöglichkeiten

Promenade. Hier ist sie also: mit zwei Meter hohen Treibrädern, vier Zylindern, blinkendem Gestänge – mit zwei Feuertüren, schlankem Kessel und spitzer Rauchkammertür. Ihre Farbgebung ein Schock für denjenigen für den Dampflokomotiven »nur echt mit dem schwarzen Rußkleid« sind, aber eine gute Eingewöhnungsmöglichkeit für diejenigen, die planen englische Eisenbahnmuseen zu besuchen: ein heiteres Grün mit schwarz-gelben Bordüren und spiegelblank.

Einen Tip gibt's noch, aber dann muß es – auf gut bayerisch – »g'schnaggelt« haben: Es handelt sich um eine Pacific, und sie fand internationale Anerkennung. 1912 war die S 3/6 eine fortschrittliche und mit ihrer in Europa neuartigen Barrenrahmen-Bauweise elegant und ausgereift wirkende Maschine.

Ein »Explosionsmotor«

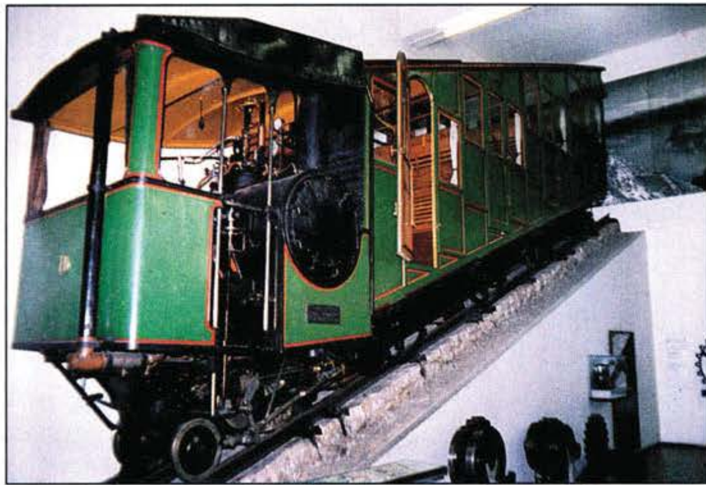
Gegenüber steht schon die Konkurrenz in noch recht ursprünglicher Form, mit Stangenantrieb und Laufachsen, doch schon hydraulischer Kupplung und Drehmoment-Wandler, 1935 erbaut von Krauss-Maffei, MAN (1400 PS Reihen-Achtzylinder) und Voith (erste hydraulische Kraftübertragung für Großdiesellok – mit drei Gängen, zwei hydr. Kupplungen und einem Wandler). Sie war kein »Taschenkrebs«, die V 140 001, und auch keine Dampflok mit Druckluft-Anfahrt und – hoffentlich zündendem –



1 Eingang in den Museumshof
2 Eingangshalle in die Sammlungen
3 Bodenschätze, im östlichen Verbindungstrakt Erdöl/Erdgas (nicht eingezeichnet)
4 Kraftmaschinen
5 Schiffahrt, rechts davon (nicht eingezeichnet) elektrische Energietechnik
6 Luftfahrt
7 chemische Technik (wird in den westlichen Verbindungstrakt, über das Restaurant, umziehen)
8 Physik
9 Hüttenwesen, Metallbearbeitung
10 Treppenhaus zum Bergbau, im östlichen Verbindungstrakt, 1. Stock, Kernenergietechnik (nicht eingezeichnet)
11 Bergbau
12 Windmühle (hier wird eine neue Halle für Luft- und Raumfahrt gebaut)
13 Eisenbahnhalle
14 Automobilhalle
15 Nachrichtentechnik
16 Bergbahnen, nördlich davor, nicht eingezeichnet, Tunnel-, Straßen-, Brückenbau
17 Aufgang zum Turm
18 Raumfahrt
19 Landwirtschaftstechnik
20 Textiltechnik, nicht eingezeichnet Photographie, Schreib- und Drucktechnik, darunter im 1. Stock Wissenschaftliche Chemie, Musikinstrumente
21 Sternwarte
21a Astronomie, Planetarium
22 Zeitmessung, Maß und Gewicht
23 Ehrensaal mit Büsten und Porträts von bedeutenden Wissenschaftlern
24 Haupttreppe mit Goethe-Monument
25 Restaurant
26 Bibliothek und Verwaltungsgebäude
27 Eingangshalle zur Bibliothek
28 Lesesäle
29 Kongreßbau
30 Große Kongreßhalle



1935 wurde sie von Krauss-Maffei gebaut: die DRG-Lokomotive V 140 001. Immerhin leistete die Maschine 1 400 PS.



Ein Dampftriebwagen der Rigibahn in der Schweiz. 1871 gebaut, wurde dieses Fahrzeug unter Eisenbahnkennern weltberühmt.

Diesel-Prozeß mehr. Von vergangenen Tagen, vom Aufbruch der Belle Epoque ins technische Zeitalter, zeugt die folgende De 2/2 der Bahn am Thuner See in der Schweiz.

Gehen wir doch gleich zur ersten Elektrischen überhaupt: Hier ist sie. Vorsicht nicht darüber stolpern, es ist das Original! Siemens & Halske. Berlin 1879. Von Werner v. Siemens und Hemming Wesslau ursprünglich als Grubenlok konstuiert, wurde sie zur Hauptattraktion der Berliner Gewerbeausstellung. Mit 20 t auch noch eine »Leichte« ist die LAG 1, ebenfalls bei Siemens-Schuckert (Fahrzeugteil von der Katharinenhütte geliefert) gebaut für die Lokalbahn Murnau – Oberammergau, wo sie Gesellschaft von ähnlichen B_o-Lokal-E-Loks bekam.

Wenn man nun lange genug in der Eisenbahnhalle herumgesehen und vielleicht auch gedanklich-träumerisch ein wenig in vergangene Zeiten entrückt ist, hat man gute Chancen, von einen schrillen Pfiff zurückgeholt zu werden. Es ist die (oder doch: der) PUFFING BILLY von Wilhelm Hedley, einem jener Pioniere, die über den erfolgreichen Stephenson oft vergessen werden.

Modellgalerie

Dann sollte ein Blick auf die linke Galerie folgen (wenn nicht der Café vom MITROPA-Speisewagen draußen zu sehr lockt). Dort kann man sich nämlich einmal die Anfänge der Schienen ansehen, die richtige kleine Gußeisenbrücken von Steinquader zu Steinquader waren. Hier gibt es natürlich auch einiges an Modellen: ROCKET, ADLER, SAXONIA, DRACHE und AUSTRIA. DER MUENCHENER, erste Lok des Eisenwerkes von Josef Anton v. Maffei, der seine späteren Lokomotiven – wenn sie das Werk in der Hirschau verließen – immer so schön im Englischen Garten, dem Stadtpark Münchens (heute stellenweise FKK-Bad), fotografieren lassen konnte.

Die BAVARIA, eine 1A1-Maschine, die BEHAIM, ein C-Kuppler von 1845, zeugen vom Schaffen jener frühen Jahre wie auch die 1B-Maschiene mit dem Namen HAMBURG.

Auch als 1 zu 10 Modell ist sie noch imposant, die Mallet-Tenderlok, Gattung Gt 2x4/4. Richtig gerechnet: D'D – acht Kuppelachsen! Hier in der Version der Reichsbahn-Nachbauserie, schwarz-rot, mit hellem Holzfußboden im Führerhaus und schönem Messing-Nummernschild. Das andere Extrem, die Atlantik, die zweifach gekuppelte Schnellzuglok vor der späteren 2C1-Maschine, ist mit dem Modell der P4 VON FRAUENDORFER (für echten Dampfantrieb) ebenfalls würdig vertreten.

Mit ihr ist das Ende der Modellgalerie erreicht – über die Signalbrücke gelangt man auf die andere Seite der Halle, wobei der Blick über die in der Mitte aufgereihten Lokomotiven streift.



Bereits 1874 lieferte die Firma Maffei die 1000. Dampflokomotive aus. Deutlich wurde dieses Ereignis an der Lokomotive festgeschrieben. *Fotos: F. Flatter, Klosterfelde*

Die dortige Galerie zeigt Modelle von elektrischen Lokomotiven: die EV 1/2, z.B. mit der die KPEV auf einer Rundstrecke bei Oranienburg Dauerversuche auf verschiedenen Gleisbauarten und mit weiteren elektrischen Fahrzeugen unternahm.

Sehenswert ein Schnelltriebwagen-Versuchsmodell mit geneigten Rädern (45°) nach Prof. Wiesinger aus Zürich, der schon 1909 ein Konzept für eine propellergetriebene Hänge-Schnellbahn veröffentlichte und ab 1928 verschiedene Versuchsmodelle mit entgleisungssicherem Fahrwerken erprobte.

Thema Magnetbahn

Vor dem Hinabgehen mit Blick auf Elektrifizierungsmasten holt uns die Gegenwart mit den Exponaten zur Magnet-Schwebebahn vollends ein: der Transrapid und ein Funktionsmodell, Erläuterung der Prinzipien, Hermann Kemper, der Vater der Magnetbahn, der sich seit 1922 (!) mit diesem Fortbewegungsprinzip beschäftigte und wesentliche Kriterien formulierte. Schauen wir nun auf die schräg an den Wänden stehenden Exponate nebenan: einer Zahnraddampflokomotive von Wien-Floridsdorf und einen Dampftriebwagen für die Pilatusbahn, 1900 gebaut.

Die wertvollen Stücke stehen schräg, weil sie zu Betriebszeiten auch so fuhren: die Dampflok auf der Zahnschienen-Bergstrecke, System Abt, Sarajewo – Ivan-Paß. Der Dampftriebwagen steht fast schwindelerregend »abschüssig« wie an einem Berghang und solche fuhr er auch hinauf – bei 36 – 48 % Steigung, in eisenbahnüblichem Maßstab sind das 480 ‰! Hier ist es das 1 zu 10 Modell zu der Rigi-Bahn (Viznau – Rigi, Eröffnungsjahr 1871, Erbauer Niklaus Riggenbach, erste Bergbahn Europas) am Vierwaldstätter See.

Einen Raum weiter surren andere Modelle: Auf der riesigen H0-Anlage fahren Züge, dem Publikum auf den Tribünen links und rechts wird der Eisenbahnbetrieb erklärt. Rechts am Gang noch ein paar Spur I- und 0-Modelle aus den zwanziger und dreißiger Jahren, originell eine sehr freie Interpretation des Themas »BR 01, 1. Ausführung«: Es wurde eine 2B1-3; durchaus nicht ohne Wahrscheinlichkeit, was das Äußere betrifft, hätte denn die DRG eine Atlantik bauen lassen.

Bergwerkbesuch

Eines ist gerade den Dampflokfreunden unter den Eisenbahninteressierten noch unbedingt zu empfehlen: ein Besuch im Bergwerk. Fachkundige Führung macht den Gang durch die Geschichte des Bergbaus und der Stollen des Kohleabbaus unter Tage zu einem eindrucksvollen Erlebnis; fast meint man den Druck des Gebirges zu spüren! Hinzu kommen noch Maschinen, Strecke und Abtäuf-Techniken. *Jürgen Quellmalz*

Unterstützung

Der Verlag Uhle & Kleimann gibt jährlich das Museums-Eisenbahn-Kursbuch heraus.
Alle Veranstalter von Fahrten werden um Zusendung des Fahrplans 1992 mit Anschrift, Telefonnummer, Preis für die Gesamtstrecke, Triebfahrzeuge gebeten; Eisenbahnmuseen auch Öffnungszeiten und Eintrittspreise. Die Veröffentlichungen sind kostenlos. Redaktionsschluß: 3. 2.1992. Nähere Informationen: Uhle & Kleimann, Pettenpohlstr. 17, W-4990 Lübbecke, Tel: 05741/7209, Telefax: 05741/90224. *MEB*

Zeuke-Techniker

In me 11/91 deutet Herr Borchert an, es bliebe vermutlich das Geheimnis der Zeuke-Techniker, warum die Firma der G. 8.2 mit Fotografieranstrich die Baureihennummer 31 gegeben hat. Das Geheimnis ist leicht zu lüften. Im vorläufigen Nummernplan der DRG von 1923 hatte die 1923 von AEG in Berlin mit der Fabriknummer 2675 gebaute, spätere 56 2702 die Nummer 31 672; Die Maschine hat etwa zwei Jahre lang mit der Nummer 31 672 Dienst verrichtet.

Andreas M. Räntzsch, W-7080 Aalen

PIKO-Rehabilitation

Nach dem Kauf einer PIKO-Lokomotive der Baureihe 38 war ich zunächst entsetzt. Der Anlauf war schlecht, das schnarrende Fahrgeräusch »Faulhaber-untypisch«, und der Stillstand nach Abschaltung der Fahrspannung erfolgte aprupt. Also machte ich mich an die Untersuchung der Ursachen.Die Demontage des Tenders geschah, dank der sinnreichen Klipp-Konstruktion, unproblematisch. Der Mangel war schnell erkennbar: PIKO verwendet für die Faulhaber-Ausführung das normale Tenderschassis mit einem konstruktiv sehr gut gelösten Montageschemel. Die lang gefederten, scharfkantigen und rechtwinklig zu den Radreifen gebogenen »Krallenschleifer« wurden jedoch nicht geändert. Diese führen schon beim Schieben der nichtangetriebenen Tenderachse zu häßlichen Kreischen. Daß der zweite Schleifer auch noch auf den Haftstreifen der letzten, angetriebenen Achse kratzt, ist fast unverzeihlich.
Nach folgenden Manipulationen waren die Schäden behoben:

- Krallenschleifer von den Haftstreifen entfernen, nachbiegen und Schleifer auf dem blanken Radreifen der ersten Achse flach aufliegen lassen.
- Vergrößerung des Spiels zwischen Schnecke des Faulhabermotors und dem Schneckenzahnrad.
- Behutsames Einfetten aller Lagerstellen mit zähflüssigen Langlauffett (AUTOL TOP 2000).
- Auskleiden der Innenwände des Tendergehäuses mit schwarzem Isolierband zur Resonanzdämpfung.
- Elektronisches Auslaufmodul (sb oder VERBECK) vor den Motor schalten. Platz ist über dem Motor vorhanden.

Seither ist die Lokomotive mein bestlaufendes Modell unter den Faulhaberkonkurrenten marktgängiger Firmen. Sie fährt mit den neuen Rädern in allen Geschwindigkeitsbereichen ohne hörbare Antriebsgeräusche, elastisch-dynamisch, taumelfrei, mit korrekter Endgeschwindigkeit und hat einen Auslauf von mehr als 200 mm nach Abschalten des Fahrstroms. Ich bin (noch immer) ein PIKO-Freund!

Karl Regner, Nürnberg

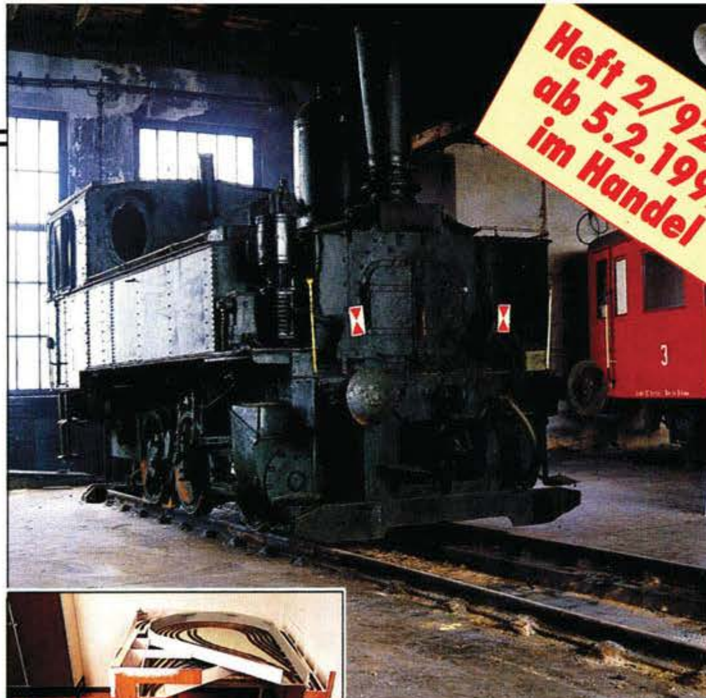
Förderverein gegründet

Kürzlich wurde innerhalb der »Dampflokfreunde Berlin - Traditionsverein ehem. Preussischer Staatsbahnen e.V.« ein Förderverein gegründet. Er unterstützt das Wirken beim Erhalt und Aufbau historischer Eisenbahnfahrzeuge, ferner das Durchführen von Sonderzugfahrten in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn und dem Fahrgastverband Pro-Bahn. Interessierte Eisenbahnfreunde werden noch aufgenommen. Anschrift: Dampflokfreunde Berlin, Werner-Voß- Damm 54, W-1000 Berlin 42. *M. Reimer, Berlin*

Druckfehler

Leider ist auf Seite 17 des Heftes 9/91 ein Druckfehler entstanden. In der ersten Spalte ab der dritten Zeile muß es heißen: »Die anderen drei 211er sowie gelegentlich auch die 254 058 (1-1122) sind nach wie vor in Betrieb.« Übrigens heißt das ehemalige Braunkohlenkombinat Bitterfeld richtig »Anhaltinisches Braunkohlenwerk«.

Manfred Imm, Gräfenhainichen



Das königliche Hobby

Bulgariens Eisenbahnen entstanden aus den Interessenlagen der Türkei, Österreichs, Deutschlands und nicht - wie man vielleicht meinen könnte - als Hobby der lokomotivbegeisterten bulgarischen Zaren aus dem Hause Coburg. Balkanspezialist Hans-Joachim Hoppe skizziert die Geschichte der unter osmanischer Herrschaft begonnen und immer noch nicht vollendeten Bahn.

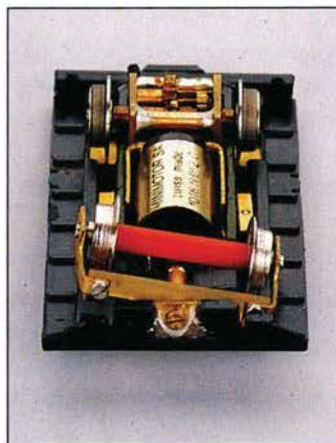
Eisenbahnmuseum Bratislava

Das Dampfloksterben betraf in den rückliegenden Jahren nicht allein die deutschen Bahnen. Auch die tschechoslowakische Staatsbahn trennte sich von diesen unwirtschaftlichen Triebfahrzeugen. Unter unglaublichen Schwierigkeiten rettete eine kleine, verschworene Gemeinschaft in der Slovakei unwiederbringliche Zeugen der Eisenbahn-Technikgeschichte vor dem Schneidbrenner. In Bratislava (Preßburg) werden sie aufbewart. *(Bild oben rechts)*



MEB Leseranlage

Unsere Leseranlage hat sich in den vergangenen Wochen ein wenig verselbständigt. Wir wollen sie wieder fest in den Griff bekommen. Mit ihrer Hilfe, selbstredend!



Nochmals: Skl in HO

Die perfekte Motorisierung des DMV-Bausatzes eines Schienenlastkraftwagens ließ unserem Umbauspezialisten keine Ruhe. Er hat das winzige Vehikel nun auch mit einer Dreipunktlagerung versehen. Das Ergebnis sind eine noch bessere Stromabnahme und Fahrkultur.



Die unendliche Geschichte

Das wächst und wächst und wächst... nicht der süße Brei aus dem Grimmschen Märchen, sondern Modulanlagen sind hier gemeint. Wie Dominosteine lassen sich die Module aneinanderfügen. Oder doch nicht, weil eine »Norm« nicht an die andere »Norm« paßt. Wir versuchen, dem Phänomen Modulbauweise in einer ausführlichen Untersuchung auf die Spur zu kommen.

Grenzen der Eisenbahn

Die Verwaltungsstrukturen der Eisenbahnen in der sowjetischen Besatzungszone sind durch eine wechselvolle Geschichte gekennzeichnet. Bestimmte Direktionen, Ämter und Betriebsgesellschaften verschwanden wieder, bevor sie überhaupt aufgebaut waren. Erst im Verlauf des Jahres 1949 begannen sich jene Strukturen zu formieren, die sich bis in die jüngste Vergangenheit hielten. Ein fast abgeschlossenes Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte - recherchiert von Bernd Kuhlmann.

Impressum

Redaktionsanschrift
Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 · 1086 Berlin · Telefon 2251 2052 · 030 / 251 25 09 Telefax: 030 / 251 19 14
Besuchereingang: Mauerstraße 52

Chefredakteur
Fritz Borchert

Redaktion
Rainer Ippen (Technik), Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel (Vorbild)
Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten, Veranstaltungen)

Bild
foto KLAWIAN loewe stirl

Satz
Konzetti Berlin

Layout
Andre Wendt

Produktion
Jörg Lübben

Ständige Mitarbeiter
Wolfgang und Jürgen Albrecht · Günter Barthel · Dieter Bäzold · Günter Fromm · Johannes Glöckner · Wolfgang Hensel · Wolfgang Herdam · Rolf Jünger · Dietmar Lehmann · Lutz Neve · Andreas Petereit
Dr. Wilfried Ruppert · Dr. Horst Schandert · Burkhard Sprang · Peter Zander

Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH ·
Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 ·
O - 1086 Berlin · Telefon 22512003

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher · Richard Stolz

Verlagsleiter
Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage · GmbH & Co KG ·
Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/2043-0 · FS 722036
Telefax: 0711/2043-349

Anzeigenleitung
Thomas Kohler
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Stilz
Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Druck
Möller Druck und Verlag GmbH, Berlin

ROTTHAUSER  LOKSCHUPPEN

Inh. ULRIKE HAINZ
Steeler Str. 82 · 4650 Gelsenkirchen

Großauswahl und Service rund um die Modelleisenbahn

Piko – H0.
Solange der Vorrat reicht

Lokomotiven

(Preise in Klammern für das Märklin-System)

118100	Diesellok BR 110 DR EP. III, rot	(99,80) 49,80
119100	Diesellok BR 118.1 DR r./w. EP. IV	(109,80) 54,90
121100	Diesellok BR 120 DR EP IV, rot	69,80
125100	Diesellok BR 106 DR, ocker	59,80
125600	Diesellok BR 106, silber	59,80
5/6010/000	Diesellok BR 130 DR	(89,95) 39,95
5/6010/180	Diesellok BR 130 CSD	(89,95) 39,95
5/6106/011	Triebwagen BR 185	(119,85) 59,80
5/6200/000	E-Lok E 69 DR, grün	29,90
5/6205/000	E-Lok BR E 81, DR EP. III, grün	(163,30) 63,30
5/6210/000	E-Lok E 69.05 DB, rot, EP. III	29,90
5/6212/000	E-Lok BR 42 DR, grün EP. III	(163,30) 63,30
5/6212/001	E-Lok BR 242 DR, EP. IV	(163,30) 63,30
5/6213/000	E-Lok BR E 211 DR, rot, EP. IV	(163,30) 63,30
5/6220/000	E-Lok BR 499 der CSD, blau/b.	(159,80) 59,80
5/6220/001	E-Lok E 499.2 der CSD, gr./b.	(159,80) 59,80
5/6220/002	E-Lok E 499.0 der CSD, rot/b.	(159,80) 59,80
5/6301/000	Dampflok BR 66 DB	(159,80) 59,80
5/6302/000	Dampflok BR 55 DR, EP. III	59,80
5/6315/000	Dampflok 81340 der SNCB	59,80
5/6317/000	Dampflok BR 55 DB	59,80
5/6323/000	Dampflok 4147 der NS	59,80
5/6324/000	Dampflok 1425 der SJ	59,80
5/6325/000	Dampflok BR 01 0505-6 01 DR	(182,50) 82,50
5/6326/000	Dampflok BR 41 der DR	(182,50) 82,50
5/6330/000	Dampflok BR G8 (K.P.E.V.)	(182,50) 66,80
5/6332/000	Dampflok BR 95 DR	89,95
5/6333/010	Dampflok BR 38 DR, Neuheit	(219,80) 119,80
5/6333/0101	Dampflok BR 38 DR, Kohle, KK Faulh.	(349,80) 249,80
5/6333/011	Dampflok BR 38 DRG EP. II, Neuheit	(219,80) 119,80
5/6333/0111	Dampflok BR 38 DRG, Kohle KK Faul.	(359,80) 259,80
5/6333/0121	Dampflok BR 38 Sächs. KK Faulh.	(369,80) 269,80
5/6334/000	Dampflok BR 03 (Reko) der DR	(182,50) 82,50
5/6335/010	Dampflok BR 01	(195,80) 95,80
5/6335/0101	Dampflok BR 01 DR Öl Faulh.	(329,80) 229,80
5/6335/011	Dampflok BR 01	(195,80) 95,80
5/6335/0111	Dampflok BR 01 DR Kohle Faulh.	(329,80) 229,80
5/6336/101	Dampflok BR 03 DR KK Kohle Faulh.	(329,80) 229,80
5/6337/010	Dampflok BR 41 DR	(195,80) 95,80
5/6337/0101	Dampflok BR 41 DR KK Kohle Faulh.	(329,80) 229,80

Güterwagen

5/6406/180	offener Güterwagen CSD	6,45
5/6407/010	gedeckter Güterwagen G 10, weiß, DR	6,90
5/6407/011	Kühlwagen Interfrigo DR	6,90
5/6407/0119	ged. Güterwagen DR Interfrigo KK	14,80
5/6407/060	ged. Güterwagen Mayo	8,50
5/6407/070	Kühlwagen SNCF	6,45
5/6407/200	Kühlwagen MAV, weiß, EP. III	6,90
5/6408/010	2achs. Kesselwagen DR, grau	7,80
5/6408/016	2achs. Kesselwagen DR Minol	6,90
5/6408/017	2achs. Kesselwagen DR Schwedt.	7,90
5/6408/023	2achs. Kesselwagen Tega-Propan DR	7,90
5/6408/025	2achs. Kesselwagen BP	7,90
5/6408/026	2achs. Kesselwagen Esso	7,90
5/6408/027	2achs. Kesselwagen Shell	7,90
5/6408/028	2achs. Kesselwagen Aral	7,90
5/6408/029	2achs. Kesselwagen DR Texaco	7,90
5/6408/090	2achs. Kesselwagen, weiß, NS	7,90
5/6408/141	2achs. Kesselwagen ÖBB, grau	7,90
5/6408/142	2achs. Kesselwagen ÖBB	7,90
5/6408/200	2achs. Kesselwagen MAV	7,90
5/6409/190	Eiskühlwagen SZD	11,80
5/6410/011	off. Güterwagen, rot/braun, DR	6,50
5/6410/0119	off. Güterwagen DR, Bauart: ES u. KK	12,80
5/6410/060	off. Güterwagen, braun, DSB	6,50
5/6410/0709	off. Güterwagen SNCF, Bauart: El, KK	12,80
5/6410/120	off. Güterwagen, braun, CFL	6,50
5/6410/181	off. Güterwagen, braun, CSD	6,50
5/6410/187	off. Güterwagen, braun, MAV	6,50
5/6410/200	off. Güterwagen MAV, braun, Ef. III	6,50
5/6410/201	off. Güterwagen, braun, MAV	6,50
5/6412/010	off. Güterwagen, braun, DR, EP. III	6,50
5/6413/010	off. Güterwagen, braun, DR, EP. III	6,50
5/6413/0109	off. Güterwagen DR, Bauart: Ommru 43.KK	14,50
5/6413/120	off. Güterwagen, grau, CFL, EP. III	6,50
5/6413/121	off. Güterwagen, braun, CFL, Europ.	6,50
5/6413/122	off. Güterwagen, braun, CFL	6,50
5/6413/180	off. Güterwagen, braun, CSD	6,50
5/6416/017	Kranschutzwagen, grün, DR	7,90
5/6416/018	off. Güterwagen m. 2 Cont. DR, EP. III	9,80
5/6416/0189	off. Güterwagen DR, Bauart: R 00 KK	18,50
5/6416/186	Kranschutzwagen, braun, CSD	7,90
5/6417/170	off. Güterwagen, braun, SBB, EP. III	6,50
5/6419/010	Flachwagen DR, braun, EP. IV	10,80
5/6419/015	Flachwagen DR m. 3 Cont. Deutrans, EP. IV	12,50
5/6422/010	4achs. off. Güterwagen, braun, DR, 007-47	9,60
5/6422/070	4achs. off. Güterwagen, SNCF, braun, 00-47	9,50
5/6422/0709	off. Güterwagen, SNCF, KK	16,80
5/6423/010	4achs. off. Güterwagen, braun, DR, EP. III	9,50

Wir bieten Ihnen:
Fleischmann, Roco, Trix H0 fast das komplette H0-Sortiment für das Märklin-Wechselstromsystem an.
Sortimentsliste Werkstattumbauten/Wechselstrom gegen 3,00 DM in Briefmarken bei uns erhältlich. Art.-Nr.: 11/1000.

5/6424/015	4achs. Kesselwagen, DR, Buna	9,95
5/6424/017	4achs. Kesselwagen, DR, Schwedt	9,95
5/6424/019	4achs. Kesselwagen, grau, DR	9,95
5/6424/021	4achs. Kesselwagen, silber, Texaco, DB	9,95
5/6424/025	4achs. Kesselwagen, grün, BP, DB	9,95
5/6424/026	4achs. Kesselwagen, Esso, DB	9,95
5/6424/027	4achs. Kesselwagen, , Shell, DB	9,95
5/6424/028	4achs. Kesselwagen, blau, Aral, DB	9,95
5/6424/140	4achs. Kesselwagen, grau, ÖMV	9,95
5/6425/010	4achs. Kühlwagen, Romania, P.P. IV, CFR	11,80
5/6425/011	4achs. Kühlwagen, Interfrigo, DR, RP. III	11,80
5/6425/0119	Kühlwagen, DR, Interfrigo, DR	19,80
5/6425/180	4achs. Kühlwagen, hellgrau, CSD, EP. IV	11,80
5/6426/010	4achs. Selbstentladewagen, DR, EP. IV	12,50
5/6426/0109	Selbstentladewagen, DB, braun, KK	19,50
5/6426/180	4achs. Selbstentladewagen, grau, CSD, EP. IV	12,50
5/6432/010	Klappdeckelwagen, braun, DR, SP. IV, bewegl. K.	9,50
5/6432/0109	Klappdeckelwg. DR, bew. Klappen, Ba. Kmm.KK	17,60
5/6433/010	Zementsilowagen, grau, DR, BP, IV	9,80
5/6433/0100	Zementsilowagen, handverschmutzt, grau, DR	12,50
5/6433/070	Zementsilowagen, grau, SNCF	9,85
5/6434/010	Kühlwagen, SK 2, Interfrigo, DR, EP. IV	11,50
5/6434/0109	Kühlwagen, DR, Bauart BK 2, Interfrigo, KK	19,50
5/6434/012	Kühlwagen, SK 2, Lübzer Pils, DR, Neuheit	11,50
5/6434/014	Kühlwagen, SK 2, Radeberger Bier, DR, Neuheit	11,50
5/6434/015	Kühlwagen, SK 2, Wernesgrün, DR	11,50
5/6434/070	Kühlwagen, SK 2, Stef, SNCF	11,50
5/6434/071	Kühlwagen, SK 2, Coca-Cola, SNCF	11,50
5/6434/180	Kühlwagen, SK 2, CSD, EP. IV, Neuheit	11,50
5/6436/010	ged. Güterwagen, KPEV, braun, EP. I	8,50
5/6436/0149	ged. Güterwagen, KPEV, Bauart: Gwl Berlin, KK	14,80
5/6436/015	ged. Güterwagen, braun, K.S.Sts. E.B., EP. I, Nh.	8,50
5/6436/210	Güterwagen	9,95
5/6437/011	Hochbordwagen Berlin, KPEV, braun	9,95
5/6437/014	off. Güterwagen, KPEV, braun, EP. I	7,95
5/6437/0149	ged. Güterwagen, KPEV, Bauart: Ocmlk, KK	14,95
5/6437/015	off. Güterwagen, K. Sächs. Sts. E.B.	8,50
5/6437/016	off. Güterwagen, K.S. Sts. E. B., EP. I, Neuheit	8,50
5/6437/210	off. Güterwagen	8,50
5/6438/011	ged. Güterwagen mit Brh. DR Hannover	9,50
5/6438/014	ged. Güterwagen m. Brh., braun, KPEV, EP. I	9,50
5/6438/0149	ged. Güterwagen, KPEV, m. Brh. KK	15,80
5/6438/015	ged. Güterwagen K. Sächs. Sts. E. B. m. Brh.	9,50
5/6438/016	ged. Güterwagen m. Brh. K.S.Sts. E.B., EP. I	9,95
5/6438/019	Güterwagen	12,50
5/6438/210	Güterwagen	9,50
5/6439/010	ged. Güterwagen, braun, graues Dach, DR, EP. IV	13,50
5/6439/011	ged. Güterwagen, braun, DR, EP. IV	13,50
5/6439/0119	ged. Güterwagen, DR (OPW), Bauart: Gbs, KK	23,80
5/6439/013	ged. Güterwagen, Deutsche Post, DR	13,50
5/6439/0159	ged. Güterwagen, DR, graues Dach, KK	23,80
5/6442/010	off. Güterwagen, braun, DR	6,50
5/6442/101	off. Güterwagen, rot/braun, FS, Europ	6,50
5/6443/170	off. Güterwagen, braun, SBB	6,50
5/6443/171	off. Güterwagen, SBB-Europ, braun	6,80
5/6444/031	off. Güterwagen, braun, Saar	8,50
5/6444/041	off. Güterwagen, grün, B, Europ, EP. III	6,50
5/6444/042	off. Güterwagen, braun, Belgien	6,50
5/6444/071	off. Güterwagen, SNCF, Europ., EP. III	6,50
5/6444/072	off. Güterwagen, braun, SNCF	6,50
5/6444/090	off. Güterwagen, braun, NS	6,50
5/6444/091	off. Güterwagen, schwarz, NS	6,50
5/6445/010	ged. Güterwagen, braun, DR, EP. III	6,50
5/6445/011	ged. Güterwagen, braun, DR, EP. II	6,90
5/6445/012	Feuerlöschwagen, DR, EP. III	6,90
5/6445/015	ged. Güterwagen, Seefisch, weiß, DR	6,90
5/6445/020	ged. Güterwagen, braun, DB	6,90
5/6445/0209	ged. Güterwagen, DB, Bauart: Gw 02, KK	13,50
5/6445/022	Bahndienstwagen, grün	6,90
5/6445/060	ged. Güterwagen, DSB, EP. III	6,90
5/6445/061	ged. Güterwagen, DSB, Tuborg, EP. III	6,90
5/6445/062	ged. Güterwagen, DSB, Carlsberg, EP. III	6,90
5/6445/0629	ged. Güterwagen, DSB Carlsberg KK	13,50
5/6445/072	ged. Güterwagen, braun, SNCF	6,90
5/6445/090	ged. Güterwagen, braun, NS	6,90
5/6445/110	ged. Güterwagen, rot/braun, JZ	6,90
5/6445/121	ged. Güterwagen, grün, CFL, EP. III	6,90

Wir sind für Sie telefonisch zu erreichen:

Montag bis Freitag	9.00 bis 13.00 Uhr
und	15.00 bis 18.30 Uhr
Samstags	9.00 bis 14.00 Uhr
langer Samstag	9.00 bis 18.00 Uhr

Tel. 02 09/13 40 84 · Fax 02 09/13 68 76

5/6445/154	ged. Güterwagen, grün, PKP	6,90
5/6445/184	Werkswagen, blau, CSD, EP. III	6,90
5/6446/010	ged. Güterwagen, braun, DR, EP. III	6,90
5/6446/011	ged. Güterwagen DRG Kassel	7,45
5/6446/015	ged. Güterwagen, weiß, DR	6,90
5/6446/016	ged. Güterwagen, Seefische, DR, EP. III	6,90
5/6446/023	ged. Güterwagen	7,45
5/6446/025	ged. Güterwagen, Wekawe, rot/braun, DB	6,90
5/6446/072	ged. Güterwagen, braun, SNCF	6,90
5/6446/073	ged. Güterwagen, grün, SNCF	6,90
5/6446/074	ged. Güterwagen, rot/braun, SNCF	6,90
5/6446/121	ged. Güterwagen, grau, CFL, Europ, EP. III	6,90
5/6446/140	ged. Güterwagen, braun, ÖBB	6,90
5/6447/010	Verschlagwagen, braun, DR, EP. III	8,50
5/6448/010	ged. Güterwagen, ital. Bauart, DR, EP. III	6,90
5/6448/015	ged. Güterwagen, Sternburg Biere, DR	6,90
5/6448/016	ged. Güterwagen, Radeberger Export, DR	6,90
5/6448/017	ged. Güterwagen, Margonwasser, DR	6,90
5/6448/105	ged. Güterwagen, ital. Bauart, Martini, DR	6,90
5/6448/1059	ged. Güterwagen, PS, ital. Bauart, Martini KK	13,50
5/6448/106	ged. Güterwagen, ital. Bauart, Cinzano, BR	6,90
5/6448/1069	ged. Güterwagen, PS, ital. Bauart, Cinzano, KK	13,50
5/6448/107	ged. Güterwagen, Bertoli, FS, EP. III	6,90
5/6449/010	ged. Güterwagen, franz., braun, DR, EP. III	6,90
5/6449/012	ged. Güterwagen, franz., grün, DR, EP. III	6,90
5/6449/030	ged. Güterwagen, Saar, EP. III	6,90
5/64449/070	ged. Güterwagen, rot/braun, SNCF, EP. III	6,90
5/6449/072	ged. Güterwagen, braun, SNCF, EP. III	6,90
5/6449/090	ged. Güterwagen Post, braun	6,90
5/6454/010	Säuretopfwagen, DR, EP. IV	12,50
5/6454/011	Säuretopfwagen, DR, Ruhrchemie AG Essen	12,50
5/6455/170	ged. Güterwagen, grau, SBB, EP. III, bew. Türen	9,80
5/6455/171	ged. Güterwagen SBB, braun, EP. III, bew. Türen	9,80
5/6605/010	Güterzuggepäckwagen, grün, DR, EP. III	6,90
5/6605/011	Güterzuggepäckwagen, grün, DR, EP. IV	7,95
5/6605/015	Stückgutwaggon, braun, DR, EP. III	6,90
5/6605/060	Güterwagen DSB, olivgrün, EP. III	6,90
5/6605/070	Güterzuggepäckwagen, grün, SNCF, EP. III	6,90
5/6605/180	Güterzuggepäckwagen, grün, EP. III, CSD	6,90

Personenwagen

5/6507/0009	Modernisierungswagen 1. Kl. KK, grün, DR	26,80
5/6507/001	Reisezugwagen DR, grün, 1. Kl.	14,95
5/6508/0009	Modernisierungswagen, 1./2. Kl. KK, grün, DR	25,80
5/6508/001	Reisezugwagen DR, grün, 1./2. Kl.	14,95
5/6509/0009	Modernisierungswagen 2. Kl. KK, grün, DR	26,80
5/6509/001	Reisezugwagen DR, grün, 2. Kl.	14,95
5/6510/000	Reisezugwagen, grün, Wirtschaftsabteil	15,90
5/6510/0009	Modernisierungswagen 2. Kl./Buffet, grün, DR	16,80
5/6511/0009	Modernisierungs-Gepäckwagen KK, grün, DR	25,80
5/6511/001	Gepäckwagen DR, grün	15,90
5/6514/014	2achs. Wagen, K.Säch. St.E.B., grün, Nr. 3497	14,50
5/6514/015	2achs. Wagen, K.Säch. St.E.B., grün, Nr. 3498	14,50
5/6514/016	2achs. Wagen, K.Säch. St.E.B., grün, Nr. 3499	14,50
5/6515/010	Personenwagen, grün, DR, EP. III	9,50
5/6515/070	Personenwagen m. Brh., grün, SNCF, EP. III	9,50
5/6516/010	Personenwagen m. Brh., grün, DR, EP. III	9,50
5/6516/070	Personenwagen m. Brh., grün, SNCF	9,50
5/6519/010	Steuerwagen BR 195, EP. III	29,80
5/6519/011	Steuerwagen BR 195, EP. II	29,80
5/6520/010	Reisezugwagen Bage-Reko, 2. Kl., 3achs., DR	27,50
5/6521/010	Reisezugwagen Bage-Reko, 2. Kl., 2achs., DR	27,50
5/6522/010	Reisezugwagen Bage-Reko, Gepäckwagen	27,50
5/6523/010	Reisezugwagen Reko, Postwagen, 3achs., DR	27,50

Zubehör

5/6800	1/1 gerades Gleisstück, 177 mm	0,75
5/6801	2/3 gerades Gleisstück, 118 mm	0,60
5/6802	1/3 gerades Gleisstück, 59 mm	0,50
5/6803	Paßgleisstück, 107 mm	0,60
5/6804	Paßgleisstück, 67 mm	0,50
5/6805	Schienen	1,85
5/6810	1/1 gebogenes Gleisstück, Rad. 440 mm, 22,5°	0,75
5/6811	2/3 gebogenes Gleisstück, Rad. 440 mm, 15°	0,60
5/6812	1/3 gebogenes Gleisstück, Rad. 440 mm, 7,5°	0,50
5/6813	1/1 gebogenes Gleisstück, Rad. 380 mm, 22,5°	0,60
5/6814	2/3 gebogenes Gleisstück, Rad. 380 mm, 15°	0,60
5/6815	1/3 gebogenes Gleisstück, Rad. 380 mm, 7,5°	0,50
5/6816	Schienen 1/1-800 geb. Anschlußgleis	0,80
5/6820	Anschlußgleis 1/1 gerade, 177 mm	1,25
5/6821	Anschlußgleis 1/3 gerade, 59 mm	1,10
5/6822	Trenngleis, 59 mm	0,60
5/6823	Unterbrechergleis, 59 mm	0,60
5/6824	Schaltgleis, 59 mm	1,10
5/6825	Schienen	0,75
5/6828	Schienen	1,10
5/6830	Entladebühne	6,95
5/6831	Entladebrücke	6,95
5/6856	Doppelte Kreuzungsweiche, 236 mm, 15°	21,25
5/6863	Bogenträgerbrücke	5,60
5/6866	Blocksignal, 177 mm	15,95
5/6867	Blechträger-Bogenbrücke	5,70
5/6908/000	Beleuchtungssatz	9,95
5/6909/000	Beleuchtungssatz für VT 137 064	9,95
5/6909/100	Beleuchtungssatz für VS 145 029	9,95
5/6935/000	Beleuchtungssatz für Reko-Wagen	9,95
5/740	Weichenpaar	21,25
5/1763/000	Trafo	34,90
Katalog	Gesamtkatalog Piko Ho	9,95

Bankverbindung: Deutsche Bank Kto.: 2 311 926 (BLZ 420 700 62) - Zwischenverkauf vorbehalten - Irrtum und Preisänderungen vorbehalten.

Versandbedingungen: Lieferung gegen Rechnung (Inland), zahlbar innerhalb 14 Tagen ohne Abzug.

ROCO LINE

Kompetenz

Wer heute eine Modellbahnanlage plant, stellt Ansprüche. Er möchte ein Gleis, das in den Proportionen maßstäblich, in der Qualität langlebig, in der Konstruktion betriebssicher und im Aufbau benutzerfreundlich ist. Letzteres erfordert eine Geometrie, die Unnötiges vermeidet, doch vorbildgetreue Vielfalt sicherstellt. Auch daran zeigt sich die Kompetenz eines Gleissystems.

Mit Weichen 10° und 15°, Dreiwegweichen 15°, Kreuzungen 15° und 30°, einfachen Kreuzungsweichen 10° und 15°, doppelter Kreuzungsweiche 15° System Baeseler sowie Bogenweichen R 358 mm und R 826 mm bietet ROCO LINE schon heute unter allen großserienmäßig hergestellten H0 Gleissystemen die größte Auswahl an Weichenbauarten. Selbstverständlich untereinander voll kompatibel. Und alle diese Gleiselemente sind dazu auch noch mit oder ohne Schotterbett zu haben.

Damit nicht genug: Der Erfolg von ROCO LINE ermöglicht weitere Bauformen wie z.B. die geplante doppelte Kreuzungsweiche 10° und ein Bogenweichenpaar mit R 481 mm (R4/R5).

Wer soviel Auswahl nicht nützt, hat nur noch eine einzige Alternative: Selbernageln.

ROCO LINE – auf diesen Schienen läuft Ihr Hobby!



A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges. m. b. H. & Co. KG
A - 5033 Salzburg,
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau SG
Birkenstrasse 109

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels KG, D - 8228 Freilassing,
Georg-Wrede-Straße 49